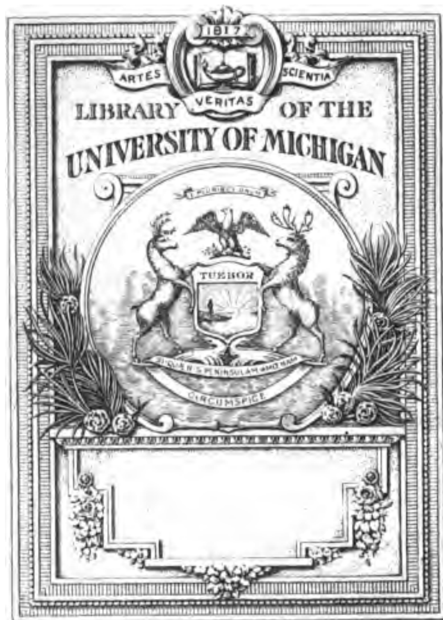



1817
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE

LE

PARFAIT CAPITAINE.

AVIS ESSENTIEL

AUX MAITRES AU PETIT CABOTAGE.

Pendant l'impression de cet ouvrage, Sa Majesté, dont la sollicitude pour ses sujets n'est jamais en défaut, ayant pris en considération les progrès de l'instruction parmi les maîtres au petit cabotage, et voulant satisfaire au besoin ainsi qu'au vœu du commerce en facilitant l'entreprise de toute espèce d'expédition de cabotage sous pavillon français, a rendu, le 25 novembre 1827, une ordonnance portant que les MAITRES AU PETIT CABOTAGE doivent être désignés désormais sous le titre générique de *maîtres au cabotage*, et que le droit de commander des navires, tant pour le *grand* que pour le *petit cabotage*, leur est accordé par ladite ordonnance.

N'ayant pu classer cette décision royale au chap. II, sect. III, *de l'Admission aux examens pour être reçu maître ou patron au petit cabotage*, (*Voyez* page 19), nous avons jugé convenable de la faire connaître en la plaçant au commencement du volume, comme un avis utile aux maîtres au petit cabotage.

Les exemplaires doivent porter la signature de l'auteur, sinon ils seront réputés contrefaits.

Le Chev. Lagatu de la Bolia

a Mr Imbert le Négt.

LE

PARFAIT CAPITAINE,

OU

GUIDE DES COMMERÇANS,

ARMATEURS, NAVIGATEURS, ETC.

Par Mr le Chevalier Laget de Podio,

ANCIEN PROCUREUR DU ROI, AVOCAT A MARSEILLE, CHEVALIER DES ORDRES ROYAUX ET MILITAIRES DE SAINT-LOUIS ET DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Auteur de la Juridiction des Consuls de France à l'Etranger, faisant suite à cet ouvrage.

SECONDE ÉDITION,

REVUE, CORRIGÉE, ET CONSIDÉRABLEMENT AUGMENTÉE.



PARIS,

DONDEY-DUPRÉ PÈRE ET FILS, IMP.-LIB.,

RUE RICHELIEU, N° 47 *bis*; VIS-A-VIS LE PASSAGE DU CAFÉ DE FOY;

Et rue Saint-Louis, N° 46.

1828.

IMPRIMERIE DE BONDEY-DUPRÉ.

LE

PARFAIT CAPITAINE,

OU

GUIDE DES COMMERÇANS,

ARMATEURS, NAVIGATEURS, ETC.

INTRODUCTION.

L'HISTOIRE nous apprend que toutes les monarchies et villes florissantes n'ont pu maintenir leur commerce sur la terre sans l'établir sur la mer.

On sait que les premiers voyages par mer se firent à vue de terre, en rangeant toujours la côte. Strabon nous apprend que les navigateurs ne marchaient que de jour, et que les Sydoniens furent les premiers qui commencèrent à voguer pendant la nuit.

Les mémoires manquent quand on veut suivre les progrès de la navigation, et on ignore absolument comment, dans une navigation bornée à côtoyer les mers, on est parvenu à les traverser.

On ne cesse de demander comment les anciens pouvaient parvenir à faire des voyages de long cours sans la connaissance de la boussole qui n'a été inventée qu'en 1300, étant dépourvus d'instrumens pour observer les astres.

Il paraît, ou que les historiens ne nous ont pas tout dit, ou qu'ils nous en ont trop dit, ou que les anciens

n'ont pu tenir la mer, comme on nous l'assure, qu'en bravant sans cesse les périls les plus imminens, et les horreurs d'une mort prochaine.

On ignore quel peuple de l'Europe a commencé le premier à faire le commerce de la navigation, après l'établissement des Phéniciens, des Égyptiens, des Rhodiens et des Romains.

Ce dont on est certain, c'est que l'on doit aux Italiens, et plus particulièrement aux Vénitiens et aux Génois, le rétablissement de la navigation dans le Midi.

Que c'est en 1164 que la fameuse ligue des villes anséatiques commença à se former en société; et, tandis que l'on retrouvait au midi de l'Europe l'art de naviguer, cette société de marchands porta celui du commerce du Nord à la perfection dont il était susceptible, et jusqu'à la découverte des Indes Orientales et Occidentales.

Pour se maintenir, ils firent un code connu sous le nom d'*Us et Coutumes de la mer.*

Le restaurateur des lettres, François Ier, ne négligea pas la législation des mers; il ordonna la révision de l'ordonnance de 1400, premier corps des lois maritimes françaises. Après lui, la France doit à Henri IV, au père du peuple, à ce Bourbon chéri, la restauration de la navigation, puisque aussitôt que ce grand prince se vit possesseur du trône qu'il avait conquis, il pensa sérieusement à faire fleurir la navigation et le commerce.

Pour y parvenir, il favorisa l'établissement de plusieurs compagnies de négocians qui allaient s'établir, tant aux Indes qu'à l'Amérique, auxquels il accorda des priviléges capables de les dédommager des avances extraordinaires qu'ils avaient à faire.

Sous Louis XIII, parut l'ordonnance de 1629, dont plusieurs articles ont perfectionné la navigation.

Enfin Louis XIV acheva, par ses conquêtes, et par la direction qu'il donnait à la gloire nationale, ce que ses prédécesseurs avaient entrepris : la monarchie n'avait pas encore vu des jours si brillans ; elle s'était relevée autrefois de ses malheurs, elle pensa périr et s'écrouler alors sous le poids de sa propre gloire; la terre ne semblait pas même suffire seule à nos triomphes : la mer encore gémissait sous le nombre et la grandeur de nos navires. Nos flottes, qui suffisaient à peine pour mettre nos côtes à couvert de l'insulte des pirates, portaient partout au loin la terreur et la victoire. Les ennemis, attaqués jusque dans leurs ports, avaient paru céder, à l'étendard des lys, au drapeau blanc et sans tache, l'empire des deux mers. La Sicile, la Manche, les îles du Nouveau-Monde, avaient les ondes rougies par les défaites les plus sanglantes ; et l'Afrique, encore fière d'avoir vu autrefois échouer sur ses côtes la valeur de Saint-Louis et toute la puissance de Charles-Quint, ne trouvant plus d'asile sous ses remparts foudroyés, avait été obligée de s'humilier et d'en chercher un aux pieds du trône de Saint-Louis.

Louis XIV avait entrepris ces conquêtes pour affranchir la navigation et s'assurer la paix qu'il savait être sœur de la justice; que de leurs baisers chastes, mais féconds, naissent tous les biens qui font la splendeur des états, les bonnes lois, les sciences, les arts, la multitude du peuple, l'état florissant du commerce, la culture des terres, l'abondance des richesses naturelles, but auquel tout Bourbon aspire. Il en saisit donc les effets.

A peine pacificateur de l'Europe, il recréa la marine,

qu'il avait déjà mise dans un état de splendeur qui répondait à l'étendue de sa puissance, et par tant d'établissemens faits par ses ordres pour faire fleurir le commerce maritime et la navigation de ses sujets; il ne lui restait plus qu'à affermir par des bonnes lois ce qu'il avait formé par sa sagesse et soutenu par la force de ses armes; il fallait, en un mot, une ordonnance de la marine qui fût digne de lui; il créa celle du mois d'août 1681.

Le succès répondit à ses vœux et à ses soins; l'admiration fut universelle, à la vue d'une ordonnance si belle dans sa distribution économique, si sage dans sa police générale et particulière, si exacte dans ses décisions, si savante enfin dans la partie du droit; elle présente autant de traités abrégés de jurisprudence qu'il y a de sujets qui en font l'objet.

Disons tout; elle est telle que les nations les plus jalouses de notre gloire, déposant leurs préjugés, leur haine même, l'ont adoptée à l'envi comme un monument éternel de sagesse et d'intelligence.

Nonobstant le mérite de cette ordonnance, le tems et les choses en avaient terni quelques dispositions; d'autres avaient été effacées par la révolution.

C'est en cet état de choses que les lois intermédiaires et le code de commerce ont paru, et que Louis XVIII les a maintenus comme lois de l'état, par sa charte de 1814.

C'est donc par les anciennes ordonnances, par les lois intermédiaires, et par le Code de commerce, que la navigation doit être dirigée; telle est la division de l'ouvrage.

PREMIÈRE PARTIE.

DES OBLIGATIONS DES MARINS AVANT LEUR DÉPART.

TITRE PREMIER.

QUELS SONT LES MARINS PROPRES A LA NAVIGATION.

CHAPITRE PREMIER.

De l'enrôlement des Marins propres à la Navigation.

L'ENROLEMENT des matelots, avec leur distribution par classe dans chaque quartier, est un des principaux moyens employés par Louis XIV, pour mettre la marine du royaume sur un pied respectable.

Ce monarque ayant compris que rien n'était plus capable de rendre florissant le commerce de ses sujets, que le rétablissement des forces maritimes, donna à cet objet une attention particulière, aussitôt qu'il eut pris en main les rênes du gouvernement.

Il fit défense à tout capitaine ou propriétaire de vaisseaux ou bâtimens de mer, d'employer les matelots ou officiers mariniers, et à ceux-ci de s'engager pour aucune navigation, sous quelque cause ou prétexte que ce fût, à moins qu'ils ne se fussent enrôlés, et qu'ils n'eussent retiré leur bulletin, à peine, contre les capitaines ou propriétaires, de 500 fr. d'amende pour la première fois, et de punition corporelle en cas de récidive.

Diverses ordonnances ou déclarations du Roi étant intervenues sur cet objet, la loi intermédiaire du 25 octo-

bre 1795 (3 *brumaire* an 4. — n° 1222.) a fondé l'inscription maritime.

C'est donc parmi les sujets inscrits sur les matricules maritimes que les capitaines, maîtres ou patrons, officiers-mariniers, pilotes, matelots, novices et mousses doivent être pris, soit pour former les équipages des vaisseaux de l'état, soit pour ceux des bâtimens, navires, barques, allèges ou bateaux de commerce, etc.

SECTION PREMIÈRE.

De l'Inscription maritime.

Il y a une inscription maritime particulière des marins qui se destinent à la navigation.

Sont inscrits dans l'inscription maritime :

1° Les marins de tout grade et de toute profession naviguant dans l'armée navale ou sur les bâtimens de commerce;

2° Ceux qui font la navigation ou la pêche de mer sur les côtes ou dans les rivières jusqu'où remonte la marée; et pour celle où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtimens de mer peuvent remonter;

3° Ceux qui naviguent sur les pataches, allèges, bateaux et chaloupes, dans les rades et dans les rivières, jusqu'aux limites ci-dessus indiquées.

Tout Français qui commence à naviguer ne peut s'embarquer ni être employé sur les rôles d'équipages d'un bâtiment de l'état ou du commerce, que sous la dénomination de mousse, depuis l'âge de dix ans jusqu'à quinze ans accomplis, et sous celle de novice au-dessus de ce dernier âge.

Néanmoins tout mousse ou novice qui a navigué pendant six mois dans l'une de ces deux qualités, et a satisfait à l'examen prescrit, doit être employé sous la dénomination d'*aspirant de la dernière classe.*

Il doit être donné connaissance des diverses dispositions de la loi sur l'inscription maritime à tout commençant à naviguer qui est inscrit sur un rôle particulier.

Tout Français, âgé de 18 ans révolus, qui veut continuer la navigation ou la pêche, est compris dans l'inscription maritime, dès qu'il a rempli une des conditions suivantes :

1° Avoir fait deux voyages de long cours ;

2° Avoir fait la navigation pendant dix-huit mois ;

3° Avoir fait la petite pêche pendant deux ans ;

4° Avoir servi pendant deux ans en qualité d'apprenti marin.

A cet effet, il doit se présenter accompagné de son père ou de deux de ses plus proches parens ou voisins, au bureau de l'inscription maritime de son quartier, où on doit lui donner connaissance des lois et réglemens qui déterminent les obligations et les droits des marins inscrits.

Celui qui a atteint l'âge, et qui a rempli l'une des conditions sus-énoncées, continue la navigation ou la pêche sans se faire inscrire au bureau de son quartier, ainsi qu'il est prescrit, et il doit être compris dans l'inscription maritime, étant censé y avoir consenti par le fait seul qu'il continue à se livrer à la navigation.

Par une autre disposition de la loi, tout Français, compris dans l'inscription maritime, est dispensé de tout

service public, autre que ceux de l'armée navale, des arsenaux de la marine et de la garde nationale, dans l'arrondissement de son quartier.

SECTION II.

De l'appel des Marins au service public.

Il y a un syndic pour chaque arrondissement maritime qui tient un extrait de la matricule de l'administrateur du quartier, sur lequel il suit les mouvemens des gens de mer. Tous gens de mer sont tenus de servir sur les bâtimens et dans les arsenaux du royaume toutes les fois qu'ils en sont requis.

Les marins qui se présentent de bonne volonté à ce syndic pour servir dans l'armée navale, sont notés sur un registre particulier et commandés de préférence; les matelots et les novices reçoivent, à titre de gratification, un mois de solde une fois payé : la même gratification est accordée aux officiers-mariniers qui se soumettent à servir à la paie de matelot de la haute classe.

Dans chaque quartier maritime, les marins sont distribués en quatre classes.

La première comprend les célibataires;

La seconde, les veufs sans enfans;

La troisième, les hommes mariés et n'ayant pas d'enfans.

La quatrième est composée des pères de famille.

La seconde classe n'est mise en réquisition que lorsque la première est épuisée et ne peut suffire aux besoins du service ; il en est usé de même à l'égard des troisième et quatrième classes.

Cependant le marin qui a le moins de service sur les bâtimens de guerre, est le premier requis; et, s'il y a égalité de service, le plus anciennement débarqué, soit des bâtimens de l'état, soit de ceux de commerce, est tenu de marcher.

Les officiers-mariniers qui se présentent les premiers à l'enregistrement volontaire, sont admis à servir dans la proportion d'un dixième du nombre des matelots de leur quartier appelés au service de l'armée navale. Les administrateurs des quartiers maritimes, qui ont reçu l'ordre de commander les marins pour le service public, en font la répartition entre les divers syndicats, et si le marin désigné pour marcher a des réclamations à élever, il s'adresse à la mairie de son canton, qui y fait droit, s'il y a lieu, après avoir entendu le syndic : celui qui doit le remplacer est désigné de suite.

Il n'est reçu aucune nouvelle réclamation, quatre jours francs après la publication des listes.

SECTION III.

Des avantages attachés à l'état des Marins inscrits.

TOUT marin qui a atteint l'âge de soixante ans révolus est, de droit, exempt de la réquisition pour le service des vaisseaux et arsenaux du royaume, sans néanmoins perdre la faculté de continuer la pêche ou la navigation, même sur les bâtimens de l'état.

Tout marin, quel que soit son âge, qui veut renoncer à la navigation et à la pêche, est rayé de l'inscription maritime par le seul fait de sa déclaration et de sa renon-

ciation, un an après les avoir faites, et dès lors il ne jouit plus d'aucun des avantages résultant de cette inscription : ces déclaration et renonciation ne sont pas admises en tems de guerre, et demeurent même sans effet, si la guerre a lieu avant l'expiration d'une année, à compter du jour où elles ont été faites. Cependant si un marin, après s'être fait rayer de l'inscription, se détermine à reprendre la navigation ou la pêche, il est réinscrit au grade et à la paie qu'il avait lors de sa radiation.

Celui qui n'est pas commandé pour le service, est libre de s'embarquer sur les navires marchands ou bateaux de pêche, ou d'aller dans les différens ports du royaume, travailler ou s'y embarquer, à la charge seulement de faire inscrire son mouvement sur le rôle des gens de mer de son quartier et de celui où il se rend.

Il est accordé aux marins inscrits des pensions suivant les grade, âge, blessures ou infirmités : ces pensions sont réglées sur la durée de leur service à bord des bâtimens et dans les arsenaux de l'état et sur les navires du commerce.

Le service sur les bàtimens de l'état compte, en tems de paix, dix-huit mois pour un an ; dans les arsenaux, année pour année.

Le service sur les bâtimens du commerce est compté, en tems de paix, six mois pour un an, et en tems de guerre, année pour année : sur les corsaires, l'année est comptée double comme pour les bâtimens de l'état, et leurs veuves ainsi que leurs enfans ont droit au secours et aux pensions accordés aux veuves et enfans des défenseurs de l'état ; à cet effet, il est accordé à chacun des enfans des deux sexes au-dessous de l'âge de dix ans, de

tout marin en activité de service sur les bâtimens ou dans les ports du royaume, un secours par mois, et leurs enfans sont embarqués de préférence en qualité de mousses sur les bâtimens du Roi et sur ceux du commerce.

Le marin appelé à servir sur les bâtimens ou dans les arsenaux de l'état reçoit une conduite pour se rendre au port de sa destination ; et, s'il est retenu chez lui par les ordres du bureau de ladite inscription maritime, sa solde lui est payée tout le tems que son départ est retardé ; il peut déléguer pour être compté à sa famille pendant la durée de sa campagne au service de l'état, jusqu'à la concurrence du tiers de ses salaires présumés gagnés, déduction faite de ses avances.

En cas de naufrage d'un bâtiment du Roi, et de perte constatée des effets d'un marin, il lui est tenu compte de son salaire jusqu'au moment du naufrage, et la valeur des effets naufragés lui est remboursée d'après le réglement ; il reçoit de plus ses frais de conduite.

Le produit net des prises faites par les bâtimens de l'état appartient aux équipages preneurs, et est réparti suivant le réglement.

Les différens grades de mer sont : mousses, novices, matelots, quartiers-maîtres, contre-maîtres, seconds-maîtres et maîtres de manœuvre ; aides-seconds-maîtres et maîtres de canonage, de timonerie, de charpentage, de calefatage et de voilerie, et pilotes-côtiers. Leurs avancemens sont réglés suivant la durée de leurs services sur les bâtimens de l'état ; des actions d'éclat ou un mérite distingué accélèrent leur avancement. Ainsi les officiers mariniers parvenus à la première classe de leur profession peuvent être constamment entretenus, et le nombre se

détermine d'après le besoin du service : les maîtres entretenus de manœuvre, de canonage et de timonerie, peuvent devenir enseignes de vaisseau ; ils ont droit à un dixième des places de ce grade.

L'art. 41, tit. 3, de la loi du 7 floréal an 8 (27 *avril* 1800), a maintenu les dispositions ci-dessus rapportées, et l'art. 42 a statué que le Roi désignerait chaque année un ou plusieurs officiers de vaisseau par arrondissement pour faire le recensement des hommes de mer, pour connaître de leur destination sur les bâtimens de l'état et du commerce ou dans les ports, pour s'assurer enfin de leur congé et de leur invalidité.

Les instructions ministérielles prescrivent d'adjoindre à ces officiers de vaisseau, le contrôleur ou sous-contrôleur de l'arrondissement.



CHAPITRE II.

Du Capitaine, Maître ou Patron, et Pilote Lamaneur ou Locman.

Après avoir fait connaître quels sont les sujets propres à la navigation, il nous reste à indiquer quels sont ceux qui peuvent prendre le commandement des navires et barques destinés au commerce maritime, et ceux qui sont chargés de les diriger à l'entrée des ports et havres.

La loi, à cet effet, a réglé que ce serait des capitaines, maîtres ou patrons qui conduiraient les navires et barques au grand et petit cabotage, et que les pilotes-côtiers, dits locmans, les dirigeraient en route et dans les entrées des ports et havres.

A cet effet, pour être reçu capitaine, maître ou patron, et pilote-côtier, il faut avoir subi les examens pour être admis en cette qualité, afin de pouvoir prendre le commandement ou la direction du navire.

Nous allons, dans les sections suivantes, déterminer :

1° Ce qu'on entend par voyage au long cours, grand et petit cabotage;

2° Comment le grade de capitaine au long cours et au grand cabotage s'acquiert;

3° De l'admission aux examens prescrits pour être reçu maître ou patron au petit cabotage, et pilote-côtier;

4° Des pilotes-lamaneurs ou locmans.

SECTION PREMIÈRE.

De ce que l'on entend par voyage au long cours, grand et petit cabotage.

Le cabotage est un terme de jurisprudence maritime qui désigne la navigation le long des côtes, de cap en cap, de port en port; de sorte que, pour bien distinguer les deux voyages, nous allons les faire connaître de la manière que le législateur les a définis.

Les voyages au long cours ont été définis par les articles du réglement du 20 août 1762, l'ordonnance du 18 octobre 1740, et par l'article 8 des lettres-patentes de 1770; enfin par l'article 377 du Code de commerce.

Ainsi les voyages au long cours sont réputés ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, Terre-Neuve, au Groenland et aux autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, Madère, et dans toutes

les côtes et pays situés sur l'Océan, au-delà du détroit de Gibraltar et du Sund.

Le réglement du 18 octobre 1740 fixe aussi le grand cabotage du commerce français aux voyages en Angleterre, Ecosse, Irlande, Danemarck, Hambourg et autres îles de mer en-deçà du Sund ; en Espagne, Portugal, et autres îles et terres en-deçà du détroit de Gibraltar. Néanmoins, les voyages de la Belgique, de la Hollande et de l'Angleterre, ainsi que pour le port de Saint-Sébastien, le passage de la Corogne, sont petit cabotage pour les navires expédiés des côtes, depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque, conformément au réglement du 23 janvier 1723.

Le petit cabotage a même été étendu pour tous les navires français jusqu'à l'Escaut inclusivement. (Arrêté du 14 ventôse an 11 [5 *mars* 1803]; Bul. 252, n° 2360, IIIe série.)

Tous les autres voyages à des distances plus rapprochées, sont censés de petit cabotage ; et même pour tous les navires expédiés de Provence et du Languedoc, la navigation depuis et compris les ports de Nice, Villefranche, et ceux de la principauté de Monaco jusqu'au cap de Creuse, y compris Naples, du côté de l'est, ainsi que pour la Corse, la Sardaigne et les îles Baleares; il en est de même pour les voyages des ports de la Méditerranée à l'ouest, pour ceux des côtes d'Espagne jusqu'à Malaga. (Ordonnance du roi du 12 février 1815. Bul. des lois, V^e série, n° 679.)

Au reste, l'administration des douanes n'entend par cabotage que la navigation des navires français d'un port du royaume à l'autre. Le petit cabotage, selon eux, com-

prend seulement les voyages entre deux ports de l'Océan, ou entre deux ports de la Méditerranée. Ainsi, quand on passe d'une mer à l'autre, c'est le grand cabotage.

SECTION II.

Comment le grade de Capitaine au long cours et au grand cabotage s'acquiert.

Le titre de capitaine est celui qu'on donne au commandant d'un bâtiment marchand destiné au long cours et au grand cabotage. Ces fonctions demandent autant d'expérience que de théorie dans l'art de la navigation. Il faut donc qu'il ait le talent de commander et celui de se faire obéir. S'il est attaqué par les ennemis ou par les pirates, il a besoin de toute l'intrépidité d'un militaire; il doit être sur son bord un Jean-Bart : supérieur aux accidens extraordinaires, son courage doit dissiper les craintes, ramener les esprits, animer les bras les plus timides, et vaincre la fortune.

D'autres devoirs moins brillans, mais non moins essentiels lui sont imposés; il faut qu'il ait soin de son navire et de la marchandise; qu'il veille à la conservation des victuailles, à la santé de son équipage, au bon ordre et à la plus exacte discipline. Il faut qu'il sache user de l'autorité que la loi lui donne; il est magistrat sur son bord, et le pavillon qu'il arbore lui défère tous les pouvoirs que les circonstances rendent nécessaires. C'est pourquoi, plus ces fonctions sont grandes et de confiance, plus le législateur a exigé que le capitaine ne pût être choisi que parmi les navigateurs français, ayant soixante mois de navigation, sur un bâtiment de l'état,

après avoir subi un examen sur la pratique du grément; sur la manœuvre des bâtimens et des embarcations ; et sur le canonage.

Sur la théorie : l'arithmétique démontrée ; la géométrie élémentaire ; les deux trigonométries ; la théorie de la navigation ; enfin, sur l'usage des instrumens et le calcul des observations.

Pour être reçu, il doit rapporter, 1° son acte de naissance ; 2° l'état de ses services, dûment certifié ; 3° une attestation de bonne conduite, délivrée par le maire du domicile et visée par le commissaire du quartier ; 4° des certificats des capitaines de bâtimens à bord desquels il a navigué, attestant son aptitude et sa bonne conduite. Ces pièces doivent être visées par le commissaire de l'inscription maritime, dans le port où lesdits bâtimens auront opéré leur retour.

Après leur examen, s'ils sont admis, ils reçoivent des lettres de commandement. Ces lettres de commandement sont expédiées par S. Exc. Monseigneur le ministre de la marine, secrétaire d'état à ce département, sur le vu des procès-verbaux d'examen et de réception, en force desquelles les navigateurs reçus capitaines se livrent à l'exercice des attributions que le monarque leur confère en exécution de la loi.

Les formalités ci-dessus sont prescrites par l'ordonnance du roi du 7 août 1825.

On a vu que, pour être reçu capitaine, il fallait avoir navigué pendant le tems déterminé par les réglemens, et qu'on ne pouvait être requis pour un autre service que celui de la marine.

C'est la cause que, quand la loi du 6 mars 1818, sur

le recrutement de l'armée de terre, a appelé les Français à concourir à l'honneur de servir leur Roi et leur pays, l'article 15 a dispensé de cet appel les jeunes marins portés sur les registres matricules de l'inscription maritime, puisqu'ils sont, par l'effet de leur inscription, soumis à faire le service requis pour l'armée navale et les arsenaux de la marine.

Cependant les capitaines, s'ils sont appelés comme marins classés, pour payer leur tribut au Roi et à l'état, en servant sur les vaisseaux de guerre, on a regardé comme équitable de ne pas les confondre avec le commun des marins inscrits. Aussi, par une sage disposition, la loi a voulu que tout capitaine de bâtiment de commerce, lorsqu'il est réclamé pour le service du Roi, ce qui peut avoir lieu jusqu'à l'âge de soixante ans, doit être embarqué en qualité d'enseigne de vaisseau.

Cette disposition est prescrite par l'ordonnance du roi, du 31 octobre 1819, article 29, qui veut que les capitaines au long cours soient employés comme enseignes de vaisseau auxiliaire; mais ils doivent être préalablement pourvus d'une commission spéciale, qui leur est expédiée par le ministre de la marine.

A dater du jour de leur embarquement, jusqu'à celui de leur débarquement, ils jouissent des mêmes prérogatives et émolumens que les enseignes de vaisseaux entretenus.

Les capitaines des bâtimens de commerce ne doivent donc pas négliger, lorsqu'ils ont fait une action d'éclat, de réclamer le grade de lieutenant, afin de jouir de la faculté accordée par l'article 28 de l'arrêté précité, de faire partie du corps des officiers entretenus de la marine,

et prendre rang, à la date de leur brevet de lieutenant, s'ils sont appelés.

Les officiers en non-activité de l'armée navale peuvent commander les bâtimens de commerce, ou y être employés en telle qualité que ce soit, après en avoir obtenu la permission du ministre, s'ils sont capitaines de vaisseau; et du commandant de la marine, s'ils n'ont qu'un grade inférieur. Avant d'être admis à ce commandement, ils sont tenus de produire cette permission au commissaire de l'inscription maritime du port où ils arment. (Article 9 de l'arrêté du 29 thermidor an 8 [26 *juillet* 1800].)

Nous dirons en passant que, par une précaution que la prudence, comme l'intérêt de l'armateur et celui du commerçant sollicitent, l'usage a accordé au capitaine, dans la formation de son équipage, un second capitaine, pour qu'en cas de mort du premier, le second puisse prendre le commandement du navire.

C'est par cette raison que, pour encourager les navigateurs qui ont passé par les grades prescrits par l'inscription maritime, le législateur a ordonné que tout navigateur, non reçu capitaine de bâtimens de commerce, ni aspirant, mais qui a dix-huit mois de navigation en qualité de second sur des bâtimens de commerce de vingt hommes au moins d'équipage, appelé pour servir sur des bâtimens du Roi, doit être employé en qualité d'aspirant de la première classe.

SECTION III.

De l'admission aux examens prescrits pour être reçu Maître ou Patron au petit cabotage, et Pilote-côtier.

L'ARTICLE 221 du Code de commerce ne fait aucune distinction entre le capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment. Mais comme la propriété mérite la sécurité de la loi, nous retracerons la distinction que les anciennes lois ont faite des capitaines, maîtres ou patrons, pour donner à chacun d'eux le degré de confiance qu'ils méritent, selon le voyage à faire.

Le Praticien des juges consuls, page 386, dit : « On » nomme capitaine celui qui commande sur un vaisseau » marchand destiné à un voyage de long cours, mais ceux » qui commandent sur des barques marchandes, ou sur » des vaisseaux marchands qui ne font pas de longs tra- » jets, se nomment sur l'Océan, maîtres, et sur la Mé- » diterranée, patrons. »

Targa, *cap.* 12, n° 43, dit que ceux qui commandent des barques et autres bâtimens destinés pour le petit cabotage sont de simples patrons de navigation et qu'il y a une extrême différence entre ceux-ci et les capitaines. L'ordonnance du 18 octobre 1740, articles 7, 8 et 9, avait réglé cette distinction; quand la loi du 25 octobre 1795 [3 *brumaire* an 4], article 13, l'arrêté du 30 juillet 1802, article 1er, et l'ordonnance du 7 août 1825, ont établi la différence existante entre ces deux grades.

Par ces dispositions législatives, nul ne peut être désormais admis à l'examen prescrit, reçu et fait maître au petit cabotage, s'il n'a au moins vingt-quatre ans d'âge,

et soixante mois effectifs de navigation sur les bâtimens de l'état, et s'il n'a satisfait aux examens prescrits sur le grément, sur la manœuvre des bâtimens et des embarcations, sur les sondes, la connaissance des fonds, le gisement des terres et les écueils, les courans et les marées, sur les usages de la boussole et de la carte, et sur les connaissances des entrées des principaux ports du royaume, l'examen de théorie, sur l'usage de la boussole et de la carte, l'usage des instrumens nautiques, la pratique des calculs.

C'est à la suite de cet examen, que le maître ou le patron reçoit du ministre de la marine une lettre d'admission, soit pour le petit cabotage des côtes de l'Océan, soit sur celles de la Méditerranée.

Les maîtres ou patrons ainsi admis, s'ils ont navigué pendant trois ans au moins en cette qualité au petit cabotage, peuvent être embarqués comme pilotes-côtiers sur les bâtimens du roi.

Par une conséquence juste de la distinction à faire du capitaine, au maître ou patron, sa majesté a encore voulu qu'il ne fût délivré de rôle d'équipage aux maîtres ou patrons des bâtimens qui sont destinés seulement pour la navigation du petit cabotage, que pour le terme de trois ou quatre mois au plus, sans que lesdits maîtres ou patrons puissent excéder ledit terme sous quelque prétexte que ce soit, à peine de 25 francs d'amende pour chaque mois d'excédant, et de confiscation des bâtimens après une année expirée. (Ordonnance du 18 octobre 1740, article 9.)

SECTION IV.

§ Ier. — Des Pilotes-Lamaneurs ou Locmans.

Les pilotes-côtiers, autrement appelés locmans ou lamaneurs, sont ceux établis pour la navigation de port en port et le long des côtes.

Par un décret du 12 décembre 1806, il a été mis à exécution un réglement sur le service du pilotage, par lequel le ministre de la marine et des colonies doit fixer le nombre des pilotes-lamaneurs dans chaque port où il en existe, et dans ceux où il a jugé nécessaire d'en établir, sur les propositions des intendans, commandans ou commissaires généraux ou principaux de la marine, et de l'avis des chambres du commerce.

Nul ne peut être reçu pilote-lamaneur ou locman, s'il n'est âgé de vingt-quatre ans; s'il n'a au moins six ans de navigation, pendant lesquels il doit avoir fait deux campagnes de trois mois au moins, au service de l'état, et s'il n'a satisfait à un examen sur la manœuvre et la connaissance des marées, des bancs, courans, écueils et autres empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée et la sortie des rivières, ports et havres du lieu de son établissement.

Pour justifier les services exigés, ils doivent prendre extrait des rôles d'armement, certifiés par les administrateurs de la marine.

Les pilotes-côtiers sont examinés par une commission établie par l'article 3 du décret précité, et l'examen est gratuit.

Lorsque plusieurs marins concourent pour une place

de pilote-lamaneur, celui qui est jugé avoir subi l'examen prescrit de la manière la plus satisfaisante, est admis de préférence.

S. Exc. le ministre de la marine fait, sur l'aspect du procès-verbal d'examen, expédier une lettre d'admission au pilote-lamaneur admis. Cette lettre doit être enregistrée au bureau de l'inscription maritime de sa résidence.

Le pilote-lamaneur ainsi admis doit faire enregistrer sa lettre d'admission, et, après cette formalité, il peut porter à la boutonnière de son habit ou gilet une petite ancre d'argent de cinquante millimètres (*deux pouces*), pour être reconnu en sa qualité de pilote.

Les fonctions des pilotes-lamaneurs exigeant un service continuel, et qu'il serait dangereux d'interrompre, ils sont, par ce fait, exempts d'être levés et commandés pour le service de l'état, et pour tout autre service personnel.

Par une mesure sage, il a aussi été établi des aspirans pilotes, dont le nombre ne peut excéder le quart des pilotes-lamaneurs, et qui sont destinés à les seconder et à les remplacer après avoir subi le même examen que celui des pilotes.

Tout pilote qui, par son grand âge ou ses infirmités, est hors d'état de remplir complètement son service, est obligé d'en prévenir l'administrateur préposé à l'inscription maritime, qui l'autorise à s'adjoindre, s'il y a lieu, l'aspirant examiné le plus ancien, lequel est tenu de faire le service, et de donner audit pilote le tiers des bénéfices; et, à défaut de sa déclaration, l'administrateur du quartier maritime nomme un aspirant adjoint sous les mêmes conditions.

Aussi, lorsqu'une place devient vacante par mort ou par démission, elle est donnée à l'aspirant admis en cette qualité et le plus ancien au service, lorsque sa conduite est sans reproche; et l'aspirant qui a servi d'adjoint conserve ses droits à la première place vacante, et est remplacé auprès du pilote infirme, par l'aspirant admis qui vient immédiatement après lui.

§ II. — Inspection et police des Pilotes-Lamaneurs.

L'inspection du service des pilotes est exercée par les officiers militaires chefs des mouvemens maritimes, par les officiers préposés à la direction du pilotage, et, en l'absence de ceux-ci, par les officiers des ports du commerce, qui doivent rendre compte du résultat de leur inspection à l'administrateur de la marine en résidence dans lesdits ports.

Lorsqu'il y a plusieurs stations, les pilotes doivent porter, dans la partie supérieure de leurs voiles, et sur les deux côtés au-dessus de la bande du premier ris, la lettre initiale du nom de leur station, et les numéros qui leur ont été indiqués par l'officier de l'administration chargé de l'inscription maritime au lieu de leur résidence. Ils doivent aussi inscrire, sur l'arrière de leur chaloupe, la même lettre et le même numéro.

Ils ne peuvent s'écarter du lieu de leur domicile ou arrondissement, sans, au préalable, avoir réclamé de l'officier d'administration préposé à l'inscription maritime, un congé par écrit, lequel ne doit l'accorder que pour des causes indispensables. Si les pilotes-côtiers contreviennent à ces dispositions, ils doivent être condamnés à huit jours de prison; et, en cas de récidive, il en est

rendu compte au ministre de la marine; il en sera de même si leur absence excède la durée de huit jours.

Les pilotes qui abandonnent leurs fonctions pour naviguer au petit cabotage, ou pour pratiquer les pêches lointaines, peuvent être, par décision de S. Exc. le ministre, déchus de leur qualité de pilotes-lamaneurs, et, en conséquence, inscrits de nouveau sur la matricule des gens de mer de service. Alors ils sont commandés à leur tour pour servir sur les bâtimens de l'état.

Pour connaître les contreveuans, on tient, au bureau de l'inscription maritime, une matricule particulière, où sont enregistrés les pilotes-lamaneurs, leur âge, la date de leur admission comme aspirans et comme pilotes, les services signalés qu'ils ont rendus, les récompenses qui en ont été la suite, leurs manquemens, leurs fautes graves et les punitions qu'ils ont subies; enfin, la cessation de leurs services, soit par mort, démission ou infirmités.

Le service de pilote, dans les stations, se fait à tour de rôle pour la sortie.

Néanmoins, tout capitaine qui veut prendre un pilote à son choix, en a la faculté; alors il paie le pilotage en entier au pilote à qui revenait la conduite du navire; et, audit cas, ce dernier perd son tour.

Tout pilote, à quelque station qu'il appartienne, est tenu de faire la manœuvre convenable pour faciliter l'abordage de la chaloupe du pilote de la prochaine station par lequel il va être relevé; il est même tenu, lorsque le navire ne doit pas mouiller à la station où il le conduit, de faire un signal pour annoncer le besoin d'un pilote, qui est d'élever le pavillon français à la tête du grand mât pour les bâtimens de l'état, et à la tête du mât de misaine

pour ceux du commerce; et pour l'un et l'autre, le pavillon en berne à la poupe. Ce signal doit être fait dès qu'il est en vue de cette station, afin que le pilote de tour se prépare et ne retarde pas le navire.

Tout pilote de tour qui ne se présente pas vis-à-vis la station à bord du navire qui a fait le signal, perd son tour, et le premier pilote de la même station peut le remplacer; à défaut, le pilote qui se trouve à bord peut conduire le navire à la station suivante sans crainte d'être démonté, et il gagne le pilotage.

Aussitôt que le pilote est à bord du navire qui l'a appelé, il doit faire amener le pavillon; faute de quoi, il est obligé de payer 12 fr. en dédommagement à chaque pilote qui se présenterait pour aborder le navire.

Si un bâtiment amené par un pilote dans un port provient de pays suspects de contagion, et que ledit bâtiment ne puisse conséquemment être admis à la libre pratique, le pilote doit conduire le bâtiment à l'endroit fixé pour les visites et précautions sanitaires, sans communiquer avec lui, s'il est possible. Dans ce cas, le pavillon de quarantaine doit être arboré à la tête du mât d'artimon; et, si le navire n'a qu'un mât, le pavillon est frappé sur l'étai de beaupré, et d'une manière visible.

Comme, par les traités de commerce entre les souverains, les uns ont plus de droits réglés avec la France que les autres, lorsqu'un pilote a abordé un bâtiment destiné à entrer dans le port, il faut qu'il fasse arborer de suite au navire qu'il conduit le pavillon de sa nation, afin d'exécuter à leur égard ce que le traité prescrit, et, qu'en cas d'événement, le navire puisse se réclamer de son consul. Le pilote doit de plus prévenir le capitaine

qu'il doit faire éteindre tous les feux avant d'être en dedans du port.

Il doit de plus, avant de mettre le navire à quai, faire décharger les fusils et canons, et transporter les poudres à terre : la contravention à cette formalité est punie d'un emprisonnement de huit jours. (*Voy. la section* Poudre.)

Ils sont encore obligés de tenir toujours leurs chaloupes garnies d'avirons, voiles et ancres, afin d'être en état d'aller au secours des bâtimens au premier ordre ou signal, ou lorsqu'ils les voient en danger, à peine, contre ceux qui s'y refuseraient, d'être poursuivis sur la dénonciation qui peut être faite, et d'être condamnés à un mois de prison ou à la peine d'interdiction, et même à une punition plus grave si le cas y échet; sauf à ce qu'ils fassent taxer, par le tribunal de commerce, leurs salaires en cas de tempête, eu égard au travail qu'ils ont fait et aux risques qu'ils ont courus; et quant à ceux qui refuseraient de marcher, quand ils en sont requis, ils doivent être punis de quinze jours de prison et interdits en cas de récidive.

Par une règle salutaire, le législateur a voulu que le pilote-lamaneur qui entreprend, étant ivre, de piloter un bâtiment, doit être condamné à la perte de son salaire, à un mois de prison et destitué en cas de récidive. Il en serait de même s'il manquait au respect que tout individu doit au capitaine qui commande un navire, et sur son bord.

Si le manque de respect de la part du pilote était accompagné de menaces ou de voies de fait, le pilote serait arrêté et traduit devant le tribunal compétent pour être jugé et puni suivant la gravité des faits.

Par une règle de justice, les lamaneurs doivent piloter les bâtimens qui se présentent les premiers, et il leur est, en conséquence, défendu de préférer les plus éloignés aux plus proches, à peine de 25 fr. d'amende.

Cependant, si l'un des bâtimens en vue était en danger, les pilotes sont tenus alors de l'aborder le premier, tout bâtiment en péril devant être secouru de préférence à tout autre.

Néanmoins, si un bâtiment de l'état était aussi en danger dans le même moment, le pilote est tenu de lui donner la préférence, sous peine d'un mois de prison; la même peine est infligée à celui qui évite de conduire un bâtiment de l'état, lorsqu'il en a été requis : en cas de récidive, il doit être interdit et levé comme matelot de classe inférieure pour le service de l'armée navale.

Comme il arrive souvent que les navigateurs voyagent sur des côtes qui leur sont étrangères, ils ont souvent recours aux pêcheurs qu'ils trouvent, afin de les guider et de leur faire éviter les écueils ; dans ce cas, si le pilote se présente au bâtiment qui a un pêcheur à bord, avant que les lieux dangereux soient passés, il doit être reçu, et le salaire du pêcheur déduit sur celui du lamaneur, eu égard à la distance du lieu que le pêcheur aura parcourue à bord du bâtiment.

Le législateur a aussi voulu que tout pilote convaincu d'avoir fait quelque manœuvre tendante à blesser les intérêts des autres pilotes, ou d'avoir négligé celles dont l'omission aura produit le même effet, soit tenu de restituer ce qu'il a perçu, et, en cas de récidive, soit puni d'un mois d'interdiction.

Par les mêmes réglemens précités, il est défendu à tout

marin qui n'est pas reçu pilote-lamaneur, de se présenter pour conduire les navires à l'entrée ou sortie des ports et rivières. Les contrevenans doivent être punis, la première fois, d'une amende qui ne peut excéder 50 fr. et trois mois de prison; et, en cas de récidive, la peine sera doublée.

Tout pilote qui, s'étant chargé de conduire un bâtiment de l'état ou du commerce, ayant déclaré en répondre, l'a échoué ou perdu par négligence ou par ignorance ou volontairement, doit être jugé conformément à l'article 40 de la loi du 22 août 1790 qui porte : « Tout pilote-cô» tier coupable d'avoir perdu un bâtiment quelconque,
» de l'état ou du commerce, lorsqu'il s'était chargé de sa
» conduite et qu'il avait déclaré en répondre, si c'est par
» négligence ou par ignorance, sera condamné à trois ans
» de galères.

» Si c'est volontairement, il sera condamné à la mort. »

Le capitaine du bâtiment est tenu, aussitôt que le pilote-lamaneur est à son bord, de lui déclarer combien son navire tire d'eau, sous peine de répondre des événemens, s'il a recélé plus de trois décimètres (*dix pouces*). Le capitaine doit aussi faire connaître la marche du navire, ses qualités et ses défauts, afin qu'il puisse se régler pour la manœuvre.

Les capitaines et maîtres de navires français et étrangers sont libres de choisir leurs pilotes-lamaneurs, pour entrer dans les ports ou rivières, sans que, pour sortir, ils puissent être contraints à se servir de ceux qui les ont fait entrer.

Tout bâtiment entrant ou sortant d'un port, doit avoir un pilote; si un capitaine refusait d'en prendre un, il se-

rait tenu de le payer comme s'il s'en était servi : dans ce cas, il demeurerait responsable des événemens ; et s'il perd le bâtiment, il doit être jugé comme le pilote ; et, d'après les mêmes motifs, condamné, s'il y a lieu, aux peines ci-dessus indiquées.

Cependant, sont exceptés de l'obligation de prendre un pilote, les maîtres au grand et petit cabotage, commandant des bâtimens français au dessous de quatre-vingts tonneaux, lorsqu'ils font habituellement la navigation de port en port et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières.

Mais les propriétaires des navires chargeurs ou tous autres intéressés peuvent contraindre les capitaines, maîtres et patrons à prendre des pilotes, et ils ont la faculté de les poursuivre devant les tribunaux, en cas d'avaries, échouemens et naufrages occasionés par le refus de prendre un pilote.

Il est aussi expressément défendu aux pilotes de quitter les navires qu'ils conduisent avant qu'ils soient ancrés dans les rades ou amarrés dans les ports, ainsi que d'abandonner ceux qui sortent avant qu'ils soient en pleine mer, au-delà des dangers, à peine de la perte de leurs salaires, de 30 fr. d'amende, de l'interdiction pendant plus de quinze jours et de plus forte punition, s'il y a lieu.

Il est encore défendu aux capitaines de retenir les pilotes au-delà du passage, des dangers, et aux pilotes de monter à bord contre le gré des capitaines.

Tout pilote-côtier qui conduit un navire entrant sur son lest, ne doit pas souffrir qu'il soit mis du lest sur le pont, ni à portée d'être jeté à l'eau ; il doit s'opposer formellement à ce qu'il en soit versé dans les passés, rades,

ports et rivières, et s'il s'apercevait que, malgré sa défense, il en a été jeté à l'eau, il en rendrait compte, aussitôt sa mission remplie, à l'officier militaire chef des mouvemens maritimes, à l'officier chef du pilotage, ou à l'officier du port du commerce.

Les pilotes qui négligent de faire de suite leurs rapports de cette contravention de la part du capitaine, doivent être punis de huit jours de prison : les capitaines délinquans doivent aussi être condamnés, pour la première fois, à une amende de 500 fr., conformément à l'art. 6, tit. 4, liv. 4, de l'ordonnance de 1681 ; et, en cas de récidive, leurs bâtimens doivent être confisqués.

Par raison de sûreté publique, il est aussi expressément enjoint aux pilotes-lamaneurs de visiter journellement les rivières, les rades et entrées des ports où ils sont établis; de lever les ancres qui y auront été laissées sans bouées ; de reconnaître s'il existe quelques changemens dans les fonds et passages ordinaires des bâtimens, et si les bouées, tonnes ou balises, ne sont pas bien placées, ils sont tenus de faire de tout, dans les vingt-quatre heures, leur déclaration à l'officier des mouvemens maritimes, au bureau du pilotage, ou au capitaine du port de commerce.

Les maîtres et capitaines de navires et les pilotes qui ont été forcés, par la tempête ou autre accident, de couper leurs câbles et de laisser leurs ancres en rade, sont tenus d'y attacher, si faire se peut, des orins et bouées en bon état et capables de lever lesdites ancres, et de faire la déclaration aux officiers ci-dessus désignés, pour que les ancres et câbles puissent être levés au premier tems opportun, par les pilotes, et conduits à bord des bâti-

mens auxquels ils appartiennent, dans le cas où il n'y aurait pas été pourvu par les équipages mêmes desdits bâtimens.

Lorsque lesdites ancres sont trouvées sans bouées, il est payé, si le bâtiment est français, pour droit de sauvetage, le quart de la valeur desdits câbles et ancres; le sixième s'ils ont une bouée. Pour un bâtiment étranger, il est payé la moitié si l'ancre est trouvée sans bouée, et le tiers si elle a une bouée; le tout à dire d'experts qui sont nommés, l'un par le chef des pilotes, et l'autre par le capitaine ou maître du bâtiment.

Mais si l'ancre appartient à un bâtiment de l'état, elle est levée par les soins de l'administrateur de la marine ou du capitaine du port, et les frais de sauvetage sont payés en proportion des travaux qui ont eu lieu.

§ III. — Du salaire des Pilotes.

Conformément à la loi du 15 août 1792, on a dressé dans chaque port, et pour chaque station, un tarif de droit de pilotage pour les bâtimens nationaux et étrangers, de sorte qu'il serait difficile, dans ce paragraphe, de pouvoir fixer les salaires dus aux pilotes en général; nous renvoyons donc aux réglemens particuliers affectés à chaque localité pour la perception des droits tarifés. Mais quel que soit le plus ou moins de salaire établi par les divers tarifs, les pilotes ne peuvent exiger une plus forte somme que celle portée au tarif dressé dans chaque port, sous peine de la restitution de la totalité du pilotage qu'ils ont reçu, d'être interdits pendant un mois; et, en cas de récidive, de l'être à perpétuité.

Cependant, en cas de tempête et de péril évident, une

indemnité particulière est accordée comme encouragement au pilote, selon le travail et les dangers qu'il a courus; elle est payée par le capitaine et fixée par le tribunal de commerce. Cette sage précaution a été ainsi prise, pour éviter que l'on fît rançonner un capitaine au moment du danger; c'est pourquoi le législateur a voulu que toute promesse faite aux pilotes-lamaneurs et autres mariniers dans le danger du naufrage, soit regardée comme nulle et illicite. Mais, pour encourager encore plus le pilote à se rendre plus utile, il a été fixé que si, lors d'un gros tems, la chaloupe d'un pilote, en abordant un navire à la mer, reçoit quelques avaries, elle est réparée aux frais du navire et de la cargaison; et il en est de même si la chaloupe se perd en totalité; dans tous les cas, pour que les pilotes puissent réclamer une indemnité, ils sont tenus de produire un certificat du capitaine, qui doit constater la perte des chaloupes ou leurs avaries; et, si le capitaine s'y refusait, le fait doit être constaté par l'enquête faite dans l'équipage du navire et celui de ladite chaloupe. Par le fait de cette indemnité, les capitaines ont droit de requérir la chaloupe du pilote, lorsqu'il se rend à bord de leur navire, et, dans ce cas, le capitaine doit sur-le-champ lui remettre une demande par écrit de les laisser pour le service du navire; dès lors, il est alloué au pilote la somme portée par le tarif arrêté dans le port pour chaque jour que la chaloupe a été employée à ce service; et, pour leur donner plus d'encouragement, les courtiers et les consignataires des navires étrangers sont responsables du paiement des droits de pilotage, d'entrée et de sortie; à cet effet, pour en assurer la perception, ils sont tenus, dans les vingt-quatre

heures de l'arrivée du navire à eux adressé, ou dont ils ont la consignation, de faire au bureau du pilotage, ou au bureau du capitaine de port, s'il n'y a pas de bureau de pilotage, une déclaration par écrit et signée de lui, contenant les nom, espèce, pavillon et tonnage du navire, son tirant d'eau sous charge et légé; le nom du capitaine, maître ou patron; le lieu d'où il a été expédié, la date de son arrivée, le nombre des tonneaux chargés, et s'il est arrivé en relâche, ou s'il est destiné pour le port.

§ IV. — Des tribunaux compétens pour les affaires du pilotage en matière civile, correctionnelle et criminelle.

De tous les tems les plus grandes difficultés se sont élevées sur la compétence des tribunaux; il est donc essentiel de faire connaître à qui est dévolu le droit de juger les affaires du pilote, en matière civile, correctionnelle et criminelle.

En matière civile, toutes les contestations relatives aux droits de pilotage, indemnité et salaires de pilotes, doivent être jugées par le tribunal de commerce du port.

En matière correctionnelle, lorsque les pilotes-lamaneurs doivent être punis d'une peine d'emprisonnement, ou d'interdiction pendant moins d'un mois, ils sont jugés par l'officier chef des mouvemens maritimes, ou par celui préposé à la direction du pilotage; en l'absence de ceux-ci, par l'officier du port de commerce, sous l'autorisation de l'administrateur supérieur de la marine ou de celui préposé à l'inscription maritime.

Si les délits donnent lieu à des peines plus graves, à des amendes, ils sont jugés par les tribunaux de police

correctionnelle, et s'il s'agit d'appliquer des peines afflictives, ils le sont par les cours d'assises.

Lorsque les délits ont été commis à bord d'un bâtiment de l'état, ou que les faits sont, par leur nature, de la compétence de l'autorité maritime, et qu'ils intéressent le service de la marine royale, ils sont jugés suivant les lois et réglemens de la marine. Dans tous les cas comportant punition, la peine est double lorsqu'un bâtiment de l'état a été l'objet du délit.

Le montant des amendes prononcées contre les pilotes, par quelque tribunal que ce soit, est versé dans la caisse des invalides de la marine du port où les délits et contraventions ont eu lieu, et pour suivre la direction de ces condamnations, une expédition de tous les jugemens ou arrêts prononcés contre les pilotes est adressée à l'administrateur de la marine dans le quartier, sur le registre duquel le pilote est inscrit, afin aussi qu'il en soit pris note sur la matricule des pilotes, comme nous l'avons précédemment dit.

Nous avons cru donner à ces diverses citations tous les développemens susceptibles d'être classés, afin que, dans le cours de cet ouvrage, on puisse trouver à en parler avec connaissance de cause, puisqu'elles se rattachent essentiellement à presque toutes les questions qui peuvent se présenter dans les opérations maritimes.

TITRE DEUXIÈME.

DU CAPITAINE.

CHAPITRE PREMIER.

Par qui le Capitaine est constitué.

Le propriétaire du navire, que nous avons fait connaître sous la dénomination d'armateur, choisit le capitaine; une fois constitué, celui-ci prend le commandement du bâtiment et le conduit à sa destination en suite des ordres que l'armateur lui donne; dès ce moment ce dernier répond civilement des faits du capitaine, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition : il ne s'affranchit de cette responsabilité que par l'abandon du navire et du frêt (article 216) (1).

L'armateur qui fait choix d'un capitaine, avant de prendre des engagemens avec lui, doit s'assurer s'il est libre de ceux qu'il a pu contracter avec d'autres; à défaut, il s'exposerait à encourir les dommages-intérêts de ceux à qui ce capitaine aurait pu se louer.

Il peut faire conster des engagemens qu'il prend avec lui, par le rôle d'équipage, ou par une convention écrite.

Nonobstant cet engagement, l'armateur a la faculté de donner congé à son capitaine; il ne lui doit d'indemnité qu'autant qu'il y a convention écrite entr'eux.

---

(1) Voir, au chapitre du Contrat à la grosse, l'arrêt de la cour de cassation, qui déclare que le cas prévu par l'article 216 n'est point applicable à l'article 234, et dans ce cas il ne peut abandonner.

Ces conventions, pour être valables, doivent être faites en autant d'originaux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct; il suffit d'un original pour toute personne ayant le même intérêt.

Chaque original doit contenir la mention du nombre des originaux qui en ont été faits (1325).

La condition d'un engagement écrit, pour avoir droit à une indemnité, n'était point connue anciennement.

Mais si le capitaine congédié est co-propriétaire du navire, il peut renoncer à la propriété et exiger le remboursement du capital qui le représente, lequel est déterminé par des experts convenus ou nommés d'office aux formes de droit (218).

S'il est en mer pour un voyage de long cours ou de grand cabotage, et que l'armateur le remercie de ses services, quand même il n'aurait pas de convention écrite avec lui, il a droit à 3 fr. par myriamètre (deux lieues), pour lui tenir lieu de conduite et retour; cette indemnité de route, dans ce cas spécial de congédiement, est fixée par l'arrêté du 25 mars 1804 [5 *germinal an* 12]. B. 357, page 8, n° 3735.

Si le capitaine ne cesse ses affaires que par suite de la rupture du voyage, il jouit des avantages qui appartiennent à l'équipage, ainsi que nous l'établirons par la suite.

Mais si la vente du navire a lieu, son adjudication fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit. Ainsi, du jour de l'adjudication, le capitaine est déplacé; il doit abandonner le navire et le laisser entièrement à la disposition du nouveau maître; la vente ayant anéanti l'engagement, il ne peut demander à celui-ci aucune indemnité, à moins

qu'il ne soit convenu avec son armateur, lors de son engagement, qu'il lui en serait alloué une s'il était congédié avant la fin du voyage.

CHAPITRE II.

Droits et devoirs du Capitaine, avant d'entreprendre le voyage.

LES devoirs d'un capitaine et ses fonctions ont attiré toute l'attention et la vigilance du législateur. Combien ne sont-ils pas importans ces devoirs et ces fonctions, puisqu'ils peuvent concourir à faire triompher ce que Louis XIV, par une sage et merveilleuse conduite, s'est mis en état de faire fleurir : le commerce par mer, commerce qui procurait l'abondance, nonobstant les guerres que la jalousie des ennemis de la grandeur de la France lui avait attirées? Les derniers efforts des autres puissances qui troublaient les négocians, ne pouvaient empêcher que les justes desseins de ce monarque n'eussent eu un heureux accomplissement. Aussi Charles X, il faut l'espérer, achèvera de faire ce que Louis XVIII n'avait qu'entrepris; un prince doit s'attendre que Dieu bénira ses projets, quand il est forcé de les employer pour ne soutenir que des droits légitimes; et qu'après avoir renversé les restes de l'hydre languissante, la navigation devienne libre, sans autre danger que celui des naufrages.

La mer n'a été créée par la divinité que pour nous donner moyen de tirer facilement, des pays les plus éloignés, les choses qui nous manquent.

C'est pour parvenir à ce but que les navires ont été construits, et que des hommes, appelés capitaines, dont

les lumières, l'expérience et la capacité sont reconnues, ont été chargés de diriger ces navires dans l'intérêt du commerçant, de l'industrie et de la prospérité du royaume.

Le capitaine est donc le mandataire des propriétaires du navire; il répond, sauf les événemens de force majeure, aux chargeurs de leurs marchandises; il répond à l'état de son équipage; en mer, en voyage, il est presque exclusivement chargé de tous ces intérêts : ses fonctions s'ennoblissent sous tous ces rapports, et sa responsabilité n'en est que plus grande. C'est à ce titre qu'il a été reconnu qu'il devait répondre des fautes même les plus légères dans l'exercice de ses fonctions. Telle est, en effet, la disposition de l'article 221 du Code de commerce, qui porte *que tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.*

L'on voit que cet article rentre d'ailleurs, même avec quelques modifications favorables, dans la théorie générale qui règle les obligations de tous mandataires salariés, puisque le capitaine ne peut même acquérir par voie de prescription le navire qui lui est confié (article 430); attendu que ceux qui possèdent, pour autrui, ne prescrivent jamais, par quelque laps de tems que ce soit (article 2236 du Code civil). Par suite de ce même principe, il ne peut le vendre volontairement, si son état d'innavigabilité n'est légalement constaté, ou s'il n'est porteur d'un pouvoir spécial des propriétaires; le tout à peine de nullité de la vente (article 237).

C'est donc à ceux qui contractent avec lui de s'assurer s'il a fait conster des formalités requises, ou s'il est porteur du pouvoir spécial des propriétaires pour vendre.

Le capitaine, sur son bord, a une autorité absolue. Néanmoins, dans un grand nombre de circonstances, il est tenu de prendre conseil des principaux de son équipage, c'est-à-dire, du second, du lieutenant, du pilote, maîtres-mariniers et maître-ouvrier. Ce que nous aurons soin d'établir quand nous traiterons des cas.

SECTION PREMIÈRE.

De l'Armement, de l'Équipement, et de l'Avitaillement d'un Navire.

Lorsqu'un navire est destiné à faire un voyage, le propriétaire ou le locataire du navire prend le nom d'armateur.

L'armement comprend l'équipement et l'avitaillement.

L'équipement embrasse le matériel de ce qui sert à son ameublement et à sa conduite; voiles, ancres, cordages, poulies, etc., et ce qu'on appelle, en général, les agrès et apparaux; d'autre part, le capitaine, les officiers et matelots, l'équipage.

On entend par l'avitaillement, l'approvisionnement des subsistances proportionnées au nombre des individus embarqués sur le navire et à la longueur du voyage.

D'après l'article 2, titre 2 de la loi du 24 mars 1794 (4 *germinal an 2*), les vivres et provisions d'un bâtiment venant de l'étranger sont soumis aux lois et tarifs d'entrée pour toute quantité qui excédera le nécessaire.

Par l'article 13, les vivres et provisions embarqués sur bâtimens expédiés pour l'étranger sont soumis aux lois et tarifs de sortie pour toute quantité excédant le nécessaire; en cas de contestations, elles seront jugées dans

les formes prescrites qui sont indiquées par le titre 8 de la loi de 1791, auxquelles il faut recourir.

L'article 2 de cette loi dit que les vivres et provisions provenant du royaume et embarqués dans les navires français pour quelque navigation que ce soit, pourvu qu'ils soient uniquement destinés à la nourriture des équipages et passagers, jouiront à la sortie de l'exemption de tous droits.

A cet effet, les armateurs ou capitaines de bâtimens sont tenus de faire leur déclaration au bureau *des douanes* du nombre d'hommes qui compose leur équipage, et celui des passagers; de déclarer aussi les quantités et espèces de vivres et provisions qu'ils veulent embarquer.

Si les quantités paraissent trop fortes, relativement au nombre d'hommes qui doivent être à bord du bâtiment et à la durée présumée du voyage, les préposés des douanes peuvent demander que les armateurs ou capitaines des bâtimens fassent régler ces quantités par le tribunal de commerce du lieu, s'il y en a d'établi, sinon par les maires et adjoints dudit lieu, et qu'ils justifient de la fixation qui en est faite au pied d'une expédition de la déclaration.

Dans tous les cas, le nombre d'hommes composant l'équipage, celui des passagers, les quantités et espèces de vivres embarqués, sont portés sur le permis d'embarquement qui doit être visé par les préposés des douanes (article 3).

Les vivres qui sont embarqués dans un port, autre que celui du départ, sont chargés sur le permis d'embarquement, sauf, au cas de difficulté sur les quantités, à se conformer à l'article précédent (article 4).

Au retour dans un port français, le capitaine représente le permis d'embarquement qu'il a pris au départ; les vivres et provisions restant, dont il est fait déclaration, sont ensuite déchargés en exemption de tous droits (article 5).

Les vivres et provisions que le capitaine d'un bâtiment français, en retour d'une navigation étrangère, a pris à l'étranger, ne peuvent être déchargés dans les ports de France qu'après déclaration et en acquittant les droits d'entrée (article 6).

Mais lorsque les provisions d'un navire, en relâche dans un port, ont été régulièrement déclarées devoir rester à bord pour être employées à la consommation de l'équipage, elles sont exemptées de tous droits d'entrée d'octroi; à cet égard, les dispositions de la loi des 6 et 22 août 1791, relatives au commerce maritime, n'ont aucunement été modifiées par la loi subséquente du 28 avril 1816, articles 20, 24 et 148. Ce qui a été jugé par arrêt de la cour de cassation, rapporté par Sirey, tom. XXI, Ire partie, page 87.

Nous pensons de plus que les employés des octrois ne peuvent point se rendre à bord d'un navire dans le port ou en rade pour y percevoir un droit quelconque, ni pour y faire des visites. En effet, le navire dans un port est sur les frontières et seulement dans la ligne des douanes; dès-lors il n'appartient qu'aux préposés de cette administration d'y entrer dans les cas prévus par les lois. Un capitaine peut donc hardiment refuser le paiement du droit sur les marchandises ou vivres qu'il a à bord aux employés des octrois, et même refuser de les admettre, leur surveillance n'étant que dans la ligne municipale,

dans le rayon de la côte et sur le bord de la mer; ainsi, tant qu'on ne débarque pas, ils n'ont rien à percevoir ni à vérifier.

Ainsi jugé par la cour de cassation le 23 frimaire an 14 (14 décembre 1805); tant que les marchandises restent en chargement dans le navire, elles ne sont pas assujéties au droit d'octroi; arrêt rapporté par Sirey, tom. VI, IIe partie, page 714.

CHAPITRE III.

De la location du Navire.

On nomme location, le prix convenu entre l'armateur et les propriétaires d'un navire, pour avoir le droit de l'employer au transport des marchandises d'un port à un autre, ou pour aller à la pêche, ou pour l'armer, dans le tems de guerre, à la course maritime, autrement dit en corsaire, après avoir obtenu des lettres de marque. Cette convention porte le nom d'*affrétement* ou *nolissement,* et l'acte qui en est rédigé s'appelle *charte-partie* ou *police d'affrétement.* Celui qui loue son navire se nomme *fréteur;* celui à qui on le loue, *affréteur;* le prix de location, *frêt* ou *nolis.*

Il y a trois espèces de locations.

La première est un navire loué sur sa quille et mât, et non équipé.

La seconde est le navire loué avec agrès, apparaux et ustensiles nécessaires.

Et la troisième est un navire loué tout équipé, avec

l'équipage formé, qui est engagé au mois, au voyage d'aller et retour, ou au profit, à la part ou frêt.

L'affréteur, de quelque manière qu'il loue le navire, est considéré comme en étant le propriétaire. Par ce fait, il en devient l'armateur, et il est responsable de la conduite du capitaine; il peut sous-fréter le navire.

SECTION PREMIÈRE.

De la forme des Chartes-parties.

Après avoir vu par qui le navire peut être affrété, nous allons examiner de combien de manières l'affrétement en totalité se divise.

Il a lieu,

1° Au voyage;

2° Pour un tems déterminé;

3° Au mois.

Dans le premier cas, lorsqu'on affrète un navire au voyage, on indique le lieu où l'on va décharger, on convient du prix pour tout le voyage, quelle que soit sa durée; dès ce moment, l'affréteur ne peut plus faire d'autre expédition avec ce navire, que celle qu'il a indiquée, ni en changer les conditions qui sont sous-entendues, d'après l'usage de la place.

Dans le second, après avoir déterminé le tems pour lequel il affrète le navire, et le prix, il en dispose de la manière qu'il juge la plus utile à ses intérêts, et, s'il arrivait qu'à l'époque fixée pour le retour, quelque événement imprévu ou de force majeure retardât la navigation et l'arrivée au lieu de départ, on règle d'une manière

équitable le surplus du tems que le voyage a été prolongé, si toutefois on n'a pas stipulé par une condition expresse que ce tems limité sera suspendu pendant un séjour forcé, comme arrêt du prince, interdiction de commerce, ou échouement qui nécessite un relâche forcé pour le radoub.

Dans le troisième cas, on fixe le frêt à tant par mois, et si le voyage dure plus ou moins long-tems, selon les vents qui règnent, ou les événemens en route, le frêt est dû, s'il n'y a de convention contraire, à dater du jour où le navire a fait voile, et, lors de son retour, jusqu'à ce que la marchandise soit déchargée et mise à quai.

Après avoir établi de quelle manière l'affrétement en totalité se fait, nous allons indiquer comment se fait l'affrétement partiel. Il a aussi lieu de trois manières :

1° Au tonneau;

2° Au quintal;

3° A forfait.

Dans le premier cas, l'affrétement à lieu au tonneau, quand on détermine à tant par chaque quarante-deux pieds cubes (un stère quatre cent quatre millièmes, nouvelle mesure), ainsi que le réglait l'ordonnance de 1681, liv. II, tit. 10, art. 3; autrement de deux milliers ou vingt quintaux (huit cent seize kilog. environ, nouvelle mesure), que les marchandises doivent occuper dans le navire.

Mais comme toutes les marchandises ne sont pas d'égale pesanteur pour le même volume, et qu'il en est d'un grand encombrement, quoique moins pesantes que d'autres, alors c'est moins au poids que l'on fait attention pour le frêt du tonneau, qu'à l'encombrement effectif des marchandises. Aussi, lorsqu'elles sont en futailles,

la règle commune est que quatre barriques, six tierçons ou huit quarts font le tonneau.

2° Au quintal; c'est-à-dire à tant par quintal que les marchandises pourront peser, quel que soit le volume plus ou moins grand. On sent la différence de cette manière de traiter avec la première, puisque le plomb tient moins de place que le sucre, et qu'une balle de plumes d'un quintal en tient davantage qu'une de café, et que le prix se règle selon la marchandise à faire charger.

3° A forfait. On entend par affréter à forfait, prendre une quantité de marchandises en bloc, pesée ou non, moyennant un prix convenu. Cette manière de prendre à frêt, n'est presque plus usitée.

Elle est remplacée par les deux premières et par celle qu'on nomme à cueillette.

L'affrétement à cueillette se fait au quintal, au tonneau ou à forfait; il peut être stipulé 1° sous une condition résolutive; 2° purement et simplement : dans le premier cas, le capitaine n'est obligé à recevoir les marchandises qu'autant qu'il trouve les trois quarts de sa charge dans le tems déterminé; jusque-là, il n'est obligé que conditionnellement : ainsi, s'il ne trouve pas à compléter cette quantité, il peut annuler la charte-partie; si le tems qu'il avait pris est arrivé, il doit partir.

Dans le second, s'il a promis simplement de recevoir une quantité de marchandises, le capitaine peut être contraint à recevoir celle convenue, et à la charger, aussitôt que l'affréteur le requiert, sans qu'il puisse s'en défendre, si son navire est en état, ou s'il n'y a obstacle de force majeure, et de se mettre en route, quand même il n'aurait pas trouvé à occuper le reste de son navire.

Lorsque le capitaine est assuré de son chargement, il en donne avis à tous les affréteurs; c'est de cet instant que, de part et d'autre, il y a action pour l'exécution des conventions.

Souvent il y a des affréteurs en retard, parce qu'ils ne veulent pas charger les premiers, pour ne pas mettre leurs marchandises au fond du chargement, dans la crainte que celles supérieures ne les avarient par leur poids. Mais comme le capitaine répond de l'arrimage des marchandises et de ses fautes les plus légères, il doit avoir le soin de connaître d'avance ce qu'il doit porter dans son chargement, afin de mettre en sole celles qui sont susceptibles de coulage et de fondre, pour éviter qu'elles gâtent les autres, ensuite les moins précieuses et susceptibles de ne pas être avariées par la pression, ainsi de suite des autres.

Toute charte-partie doit être écrite, et énoncer:

1° Le nom, le tonnage et le pavillon du navire;

2° Le nom du capitaine;

3° Le nom de l'armateur pour compte duquel le capitaine frète le navire, ainsi que celui de l'affréteur;

4° Le lieu et le tems convenus pour la charge et la décharge;

5° Le prix du frêt ou nolis;

6° Si l'affrétement est total ou partiel;

7° L'indemnité convenue pour les cas de retard.

Quoique la loi détermine que la convention de louage du navire soit rédigée par écrit, elle n'exige point qu'elle le soit par un acte authentique. Elle peut l'être par un acte sous seing-privé.

Le ministre des finances, par une décision du 7 sep-

tembre 1816, a statué que l'enregistrement du contrat d'affrétement des navires n'aurait lieu par tolérance, qu'autant qu'il en serait fait usage en justice.

Mais, par un décret du 3 janvier 1809, les connaissemens sont assujettis au timbre de dimension, sauf aux parties de se servir de telle dimension de papier qu'elles jugent convenable, sans être tenues d'employer exclusivement à cet usage du papier frappé du timbre d'un franc. Au reste, les parties peuvent mentionner dans ce contrat toutes les conditions qu'elles jugent nécessaires, pourvu qu'elles soient licites et ne changent rien à sa forme.

C'est dans l'intérêt des contractans que la loi a ordonné que la location du navire se ferait par écrit. Si les conditions n'étaient que verbales, elles n'en seraient pas moins valides si elles étaient avancées; mais si elles étaient niées par l'une des parties, il ne serait pas permis d'en admettre la preuve par témoins, quand même la somme serait en-dessous de 150 francs; ce qui résulte de la première disposition de l'article 273 du Code, qui porte que la convention d'un louage de vaisseau *doit* être écrite. Le mot *doit* est absolu; il indique une formalité impérative, qui entraîne la nullité quand elle n'existe pas; ce qui a été jugé par la cour de cassation, le 4 décembre 1818. Cet arrêt est rapporté par Denevers, t. XVII, part. 1, pag. 27, et un deuxième, le 13 février 1819, rapporté par Sirey, t. XIX, part. 1, pag. 257.

D'après ce principe, l'on ne doit pas négliger d'énoncer ce que l'article précité ordonne pour les désignations, souspeine de voir déclarer le contrat nul.

Quoique la loi ne dise pas que l'acte doit être fait à double original, je pense qu'étant synallagmatique, s'il

n'était pas fait à double, la nullité pourrait être prononcée, ce qui a été jugé en matière du contrat d'assurance par l'arrêt de la cour de cassation, du 19 décembre 1816, rapporté par Sirey, tom. XVII, part. I, page 855.

Par la nature de ce contrat, outre le prix du nolis, il est d'usage que le capitaine, très-souvent, se fait une réserve qu'on appelle droit de chapeau ; cette réserve est ordinairement écrite au bas de la convention de la location du navire ; car, sans cette formalité, il ne pourrait rien réclamer. Ce bénéfice est acquis au capitaine sans qu'il soit tenu d'en faire part aux gens de l'équipage, excepté quand ils naviguent au profit, à la part, ou au frêt. Telle est l'opinion de Clairac, titre des *Contrats maritimes*, chapitre 5, article 18; Valin, sur l'article 3 du titre 1 de l'ordonnance de 1681.

Si le droit de chapeau a été promis avec la condition qu'on serait content, on ne peut pas le refuser arbitrairement; il faut justifier de la raison que l'on a de n'être pas satisfait de la conduite du capitaine, ce qui a été décidé par une sentence de l'amirauté de Marseille, en mars 1751.

Toutes ces règles ne sont établies que dans le cas où le propriétaire du navire n'est pas l'armateur; s'il l'est, on sent l'impossibilité qu'il existe une convention de charte-partie, puisqu'il est locataire de sa propre chose. De sorte qu'il n'y a que la convention entre lui et le capitaine qui règle les droits de chapeau, s'il lui en est accordé un, par surcroît de prix de salaires.

SECTION II.

Obligations respectives du Fréteur et de l'Affréteur.

Après avoir vu de quelle manière le contrat d'affrétement a lieu, il nous reste à en régler les effets.

L'article 280 affecte à l'exécution des conventions des parties, de la part du fréteur, le navire, les agrès, les apparaux et le frêt; et de la part de l'affréteur, les marchandises, sauf le privilége des gens de mer, ainsi que nous le dirons au chapitre des engagemens de l'équipage, et auxquels le chargement est affecté, de la part de l'affréteur, ainsi que pour les dommages-intérêts qu'il peut avoir encourus, s'il est cause de l'inexécution du contrat.

Lorsque le navire est loué en totalité, et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans son consentement, peu lui importe que l'affréteur ait donné au bâtiment toute sa charge ou non, pourvu que la valeur de la marchandise chargée lui réponde du frêt ou nolis. Ainsi, si, par l'effet de la convention, le capitaine venait à charger d'autres marchandises pour compléter le chargement du navire, l'affréteur profiterait du nolis, ayant affrété en entier le navire.

Mais si le capitaine en chargeait pour son compte, pour profiter de l'espace, afin de bien arrimer le navire, il devrait en rapporter la permission de l'armateur. Sans cela, s'il en embarquait à son insu, quoique lui appartenant, il serait tenu de lui en payer le frêt.

La loi a voulu encore, lors de la location, que le fréteur indiquât à l'affréteur le tonnage du navire, pour que ce dernier pût régler son chargement par la quantité du

poids ou par la grosseur des balles ou des tonneaux, à proportion de ce qui peut être placé dans le navire selon sa capacité. Un capitaine ou un armateur ne doit donc pas faire une déclaration contraire au certificat de jauge.

Mais, s'il avait fait une déclaration plus forte par erreur, on ne pourrait l'admettre qu'autant qu'elle n'excéderait pas un quarantième; à défaut, le capitaine qui aurait déclaré le navire d'un plus grand port qu'il ne l'est, serait tenu des dommages-intérêts qui sont dans le cas d'être réglés par experts, suivant les circonstances. Ils comprennent, d'après l'usage, toute la perte que souffre le commerçant, et le bénéfice qu'il ne peut plus obtenir, par le défaut d'exécution du traité de la part du capitaine ou de l'armateur.

On entend par le quarantième de la totalité du port du navire, si une déclaration est faite de deux cents tonneaux, tandis que le port du bâtiment n'est que de cent quatre-vingt-quinze. Dans ce cas, la loi répute qu'il n'y a pas erreur, et qu'il n'y a pas lieu à dommages-intérêts, ce qui est conforme à la maxime *parum et nihil æquiparantur.* La restriction, ou environ, se supplée de droit dans toute déclaration de cette nature, comme dans un contrat de vente relativement à la contenance d'une terre vendue, ainsi qu'il est expliqué au livre 3 du Code civil, au titre du *Contrat de vente.*

Mais si le navire n'est loué qu'en partie, et pour un nombre déterminé de tonneaux ou quintaux, l'affréteur n'a droit qu'à la place nécessaire pour mettre les quantités déclarées dans la charte-partie; ainsi, pour le surplus d'espace, le fréteur peut en disposer comme bon lui semble, et comme chose lui appartenant.

Si donc le capitaine trouvait dans son navire des marchandises qui ne lui eussent point été déclarées, il pourrait les faire mettre à terre, s'il s'en apercevait au lieu du chargement, au moment où il fait arrimer son navire, ou en prendre le frêt au plus haut prix qui est payé pour les marchandises de même nature, dans le même lieu, sans distinction à qui elles appartiennent, attendu qu'il n'est pas permis de frauder, et que la loi ne distingue pas les cas; et là où elle ne distingue pas, il n'est pas permis de distinguer.

Mais pour que le capitaine puisse user de la liberté de retenir les marchandises, il faut que le navire n'ait pas un trop fort chargement; autrement il s'exposerait aux dommages-intérêts qui pourraient être la suite de la surcharge; s'il le faisait, ce serait à ses risques, périls et fortune.

Comme il serait possible que le capitaine, pour arrimer son navire, s'en fût rapporté à des officiers de son bord, qui, par négligence, inattention, ou dans leurs intérêts, eussent placé ou fait placer des marchandises sur le bord, et que le capitaine ne se fût aperçu de cette fraude que lorsque le navire a mis à la voile, par conséquent n'étant plus à portée d'en délivrer un connaissement, il doit faire mention de suite de cet événement sur son livre de bord, et les ajouter à son manifeste pour justifier la réalité du chargement, et exiger, lors de son arrivée, de celui à qui elles sont adressées, si les ballots, tonneaux ou caisses l'indiquent, le nolis à son plus haut prix. Il faudrait que l'on usât, dans ce cas, de la disposition de l'article 240, et que l'on confisquât la marchandise au

profit de l'armateur et du capitaine, par défaut de connaissement. L'on doit pressentir que ces sortes de chargemens sont toujours faits sous la surveillance de quelqu'un des hommes de l'équipage, parce qu'il n'est pas à présumer qu'on livre une marchandise sur un bord, sans avoir la garantie qu'elle sera rendue à destination; le capitaine alors doit faire déclarer *qui* les a chargées, *qui* en a la surveillance, et *à qui* elles sont adressées, afin que, si le navire se trouve trop chargé, il puisse, s'il y a relâche dans quelque port, les mettre à terre, les consigner à quelqu'un de solvable, en retirer le frêt jusqu'à ce lieu, et en donner avis aux propriétaires que l'homme de l'équipage aura déclarés; il ne fera cependant cette remise qu'après avoir pris l'avis de son équipage, comme s'il s'agissait d'un jet, et avoir fait sa déclaration pardevant le juge du lieu, ou devant le consul de France, si le pays est étranger : mais si, étant en pleine mer, cette surcharge était nuisible à la navigation du navire, le capitaine, après avoir pris l'avis de son équipage, pourrait faire jeter les marchandises à la mer, et n'en point payer la valeur : il fera mention de toutes ces circonstances sur son livre de bord.

Lorsqu'on rédige la charte-partie, on est dans l'usage d'indiquer à quelle époque on doit charger et mettre à la voile, si le tems permet. Ainsi, lorsque cette époque déterminée arrive, il faut que le capitaine remplisse la condition de son engagement, sous peine de répondre des dommages-intérêts, si, par son fait, le navire a été arrêté au départ, soit par la négligence qu'il aura pu mettre à se procurer les pièces nécessaires pour effectuer légalement

son voyage, soit pour n'avoir pas mis en demeure les chargeurs, afin de leur signifier d'envoyer les marchandises à bord au tems fixé.

S'il manque à ces obligations, l'affréteur peut, après sommation, s'adresser au tribunal de commerce, et réclamer la résiliation de la charte-partie, ou demander des dommages-intérêts qui doivent être fondés sur le retard qui l'empêche d'exécuter les obligations (qu'il a pu contracter), de livrer ou de vendre dans un tems favorable. Il peut encore réclamer l'indemnité des avaries, si les marchandises en éprouvaient par l'effet de ce retard.

Mais si le retard est occasionné par l'affrétement à diverses personnes des portions d'emplacement, et si ces quantités réunies s'élèvent à un excédant plus fort que le tonnage du navire, à qui la préférence doit-elle être accordée pour charger? Cette question se décide ordinairement par les principes du droit commun.

Ainsi, si personne n'a chargé, la préférence est accordée d'après l'ordre de date certaine des chartes-parties, et si déjà des affréteurs avaient mis leurs marchandises à bord, l'affrétement étant chose mobilière, celui qui aurait chargé de bonne foi le premier devra être préféré.

L'on voit, par ces divers cas, toutes les obligations du capitaine : de son côté, l'affréteur en a à remplir, le navire étant assimilé à une maison que l'on loue; si on ne le garnit pas de marchandises suffisantes pour répondre du nolis, la convention est dans le cas d'être dissoute, ne présentant pas la sûreté nécessaire pour l'acquittement de l'engagement.

L'affréteur doit faire son chargement dans le délai convenu par la charte-partie, ou, à défaut, il doit le

faire dans le tems prescrit par l'usage des lieux, qu'on nomme *jours de planche;* mais s'il occasione un plus long retard, le surcroît de dépense du navire, la perte des passagers que le capitaine se serait procurés, et qui ont pu partir avec un autre bâtiment prêt à mettre à la voile, doivent être pris en considération, étant un dommage causé par le fait de l'affréteur, et qui doit être fixé suivant les règles de droit, si, par la convention, on ne l'a pas établi.

Lorsque l'affréteur a commencé de charger, s'il veut retirer ses marchandises, il le peut; cependant il doit payer le montant de la totalité, si le navire part sans prendre d'autres marchandises. A défaut, il reçoit le montant du frêt sur celles que le capitaine a déjà, pour compléter le chargement. Mais il ne doit que la moitié du frêt s'il rompt le voyage avant d'avoir chargé, et l'époque déterminée arrivée.

Dans le cas de chargement à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises avant le départ du navire, en payant le demi-frêt.

Dans l'un et l'autre cas, l'affréteur doit supporter les frais de charge et de déchargement des autres marchandises qu'il faut déplacer, et les dommages-intérêts pour le retardement.

Ces dispositions fondées sur le texte de la loi, sont cependant modifiées dans le cas de force majeure; pourtant, si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre, et le chargeur est tenu seulement des

frais de la charge et de la décharge des marchandises.

Cette décision, comme l'on voit, est conforme à l'équité, puisqu'il ne tient à aucune des parties d'exécuter la convention. Observez que cette faculté n'a lieu que lorsque l'interdiction arrive avant le départ du navire, attendu que les choses sont dans le même état qu'elles étaient auparavant, et que le cas d'interdiction pendant le voyage est déterminé par l'article 299, ainsi qu'on le trouve établi au § de l'interdiction et du blocus.

Mais s'il y avait une déclaration de guerre avec tout autre pays que celui de la destination de la marchandise, le pays de la destination étant libre, le voyage doit avoir lieu aux mêmes conditions; ainsi, le capitaine, moyennant le prix stipulé par la charte-partie, doit à l'affréteur la libre jouissance du navire, et doit acquitter, s'il n'y a convention contraire, tous les droits que la navigation entraîne, soit au départ, soit dans la traversée, dont les plus majeurs sont :

1° Le lamanage;

2° Le tonage;

3° Le congé;

4° Le droit de visite;

5° Le rapport;

6° Les droits de tonnes;

7° Les droits de balises;

8° Le droit d'aucrage;

9° Le droit de feu, c'est-à-dire, l'entretien des réverbères ou phares;

10° Les frais de séjour connus sous le nom de quarantaine, dans les lieux où des précautions sanitaires imposent l'obligation de ne point débarquer à terre avant

l'expiration d'un délai déterminé et renouvelé selon les circonstances et les événemens, afin d'être assuré qu'il ne peut plus communiquer de maladie contagieuse, comme la peste, la fièvre jaune, etc.;

Enfin tous autres droits locaux, connus sous les dénominations de droits de bassin, avant-bassin, etc. Outre ces droits, il doit encore supporter seul les frais ou pertes que les principes sur les avaries ne mettent point à la charge commune du navire et du chargement; ainsi que nous en donnerons le développement dans le chapitre suivant.

Si l'interruption de la charte-partie avait lieu après le départ du navire, par la rupture du voyage, qui n'est autre chose que le retardement, les règles que nous avons données à la section II, § 1, *de la rupture du voyage*, et suiv., devront être observées.

Mais si le voyage est rompu par le fait du capitaine, il doit des dommages-intérêts à dire d'expert; et si le fait provient du chargeur, il doit être condamné au paiement du frêt stipulé sans autre indemnité, attendu que l'objet dont il s'agit, ne permet pas qu'il soit tenu à autre chose.

Dans le cas de force majeure, qui ne permettrait pas aux contractans d'exécuter les engagemens par eux pris, la nature de l'accident détermine l'application des règles à suivre.

Ainsi, lorsque le voyage est rompu par le blocus du port pour lequel le navire est destiné, que cette interdiction devient générale (comme nous l'avons vu de nos jours, et par la manière introduite par les Anglais dans les guerres maritimes de la révolution, ce qui était une

violation aux principes établis de ne bloquer que les ports des puissances avec lesquelles on était en guerre), et que le capitaine, suivant les instructions qu'il a reçues, revient au lieu de son départ, le frêt ou nolis n'est dû que pour l'*aller*, quand même le navire aurait été frété pour l'*aller* et pour le *retour*.

On entend par l'*aller*, lorsque le voyage est commencé; ainsi, le capitaine doit être payé de son frêt d'aller, quand même il n'aurait fait que peu de chemin; mais aussi le capitaine doit s'en contenter, quand même il aurait été frété pour l'aller et pour le retour, puisque les contractans sont présumés avoir voulu subir la chance de la perte ou du gain, que la rupture du voyage pouvait amener, et en avoir calculé les conséquences. Tout cela est très-juste, puisque c'est un cas fortuit provenant d'une force majeure dont l'affréteur ne peut être garant. (Valin, livre 3, article 15 de l'ordonnance de 1681.)

Mais le voyage peut être retardé avant ou après le départ, par l'effet de la force majeure, ou par la faute d'une des parties. On doit distinguer ces deux cas; ainsi, s'il arrive par force majeure, la convention subsiste, et il n'y a lieu à aucune augmentation de frêt, ni à dommages intérêts de part ni d'autre; cette règle est applicable au cas où le navire est arrêté dans un port où il relâche en faisant route, comme à celui où il se trouve retenu avant son départ; car il n'y a pas de raison de régler le sort de la charte-partie d'une manière différente dans un cas comme dans l'autre; et c'est avec justice que le code consacre sur ce point l'observation de Valin sur l'article 3, titre I, de l'ordonnance de 1681. Cependant l'affréteur ne peut en prendre droit pour retirer sa marchan-

dise pendant le voyage, sans payer en entier le frêt, comme si le voyage était achevé, ainsi que les frais de déplacemens occasionés par le déchargement; seulement si le retard a lieu pendant la route, il peut les faire décharger à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le fréteur.

Comme l'on voit, cette faculté accordée, l'affréteur ne fait aucun tort au capitaine ou armateur du navire, qui en est soulagé d'autant, attendu que la décharge se fait aux frais de l'affréteur, avec l'obligation de recharger sous peine d'indemniser.

Cette faculté est très-souvent nécessaire, puisque l'affréteur peut craindre que ses marchandises ne se gâtent, ou soient exposées à recevoir des avaries par les coups de mer, ou livrées pendant ce relâche aux malversations des gens de l'équipage. Dès lors le capitaine ne peut s'opposer à la décharge, sous prétexte que l'affréteur serait dans le cas de ne pas recharger : il ne peut même lui demander aucune caution pour le rechargement; mais sur la première réquisition du capitaine, qu'il va mettre à la voile, l'affréteur doit recharger; à défaut, il doit l'indemniser.

Valin pense, sur l'article 9 du titre I, livre 3, de l'ordonnance de 1681, qu'il y a un cas où l'affréteur est dispensé de recharger; c'est celui où, après avoir retiré ses marchandises qu'il voyait dépérir, et que malgré ses soins pour les conserver elles se gâtent de manière à n'être pas vendues à un prix convenable. Alors je crois que l'affréteur ne doit payer le frêt et les frais de déplacement des autres marchandises, que jusqu'au lieu de la décharge, comme quand il y a rupture forcée de voyage.

L'article 300 a encore distingué le cas où les gens de mer ont droit au loyer, avec celui d'affrétement; il a voulu que le fréteur ne pût exiger aucune augmentation de frêt, lorsque le navire est loué au voyage, et aucun frêt pour le tems de sa détention, si le navire est affrété au mois; et a réputé la nourriture et le loyer de l'équipage pendant la détention comme avarie, ainsi qu'il est réglé par l'article 403. Ainsi, l'on voit la distinction qu'il y a à faire entre le navire loué au voyage de celui où il est loué au mois; puisque, dans le premier cas, le navire doit la nourriture et le loyer des matelots comme avarie particulière recevant le frêt du voyage, et que, dans le second, le fréteur ne recevant pas de frêt pendant le tems de *la starie*, il ne doit pas gratuitement le service de l'équipage; l'affréteur doit donc, pendant le tems de la détention, contribuer aux loyers et à la nourriture des matelots, pour l'utilité qu'il en reçoit.

Les articles 294 et 295 ont réglé les retards, et celui à qui on peut les imputer est tenu d'indemniser l'autre, et de supporter les suites des événemens occasionés par son fait.

Mais si le navire était obligé de relâcher pour être radoubé, par suite d'un dommage reçu par le gros tems ou par la tempête depuis son départ, ou pour avoir touché, échoué, ou enfin pour quelque autre accident qu'il a essuyé pendant sa route, l'affréteur, d'après l'article 296, est tenu d'attendre que le navire soit radoubé, ou payer le frêt en entier, sans pouvoir offrir le demi-frêt, puisque le voyage est commencé. Ce principe a été puisé dans l'article 4 du jugement d'Oléron, l'ordonnance de Wisbuy,

article 16; Kuriche, titre 2, article 27, et Casa Regis, dis. 22, n° 53.

Si pour radouber le navire l'on est obligé de le décharger, d'après l'article 393 du code, les frais de décharge et de rechargement sont à la charge de l'affréteur jusqu'à la concurrence de la valeur de la marchandise; mais si le navire ne peut être radoubé, le capitaine doit en louer un autre en état de continuer le voyage, et s'il y a augmentation de frêt, il est pour le compte du navire, la loi ayant dit que le capitaine est tenu de louer. Dans ce cas, pour juger si le navire peut être radoubé, il faut, avant de faire travailler les ouvriers au radoub, que l'on fasse visiter le bâtiment par des experts qui rédigent un rapport en forme, et s'ils jugent qu'il ne peut être radoubé ou qu'il sera trop long à l'être; ce n'est que d'après ce rapport que le capitaine est tenu d'en louer un autre; s'il n'en trouve pas de convenable aux chargeurs, le voyage est rompu, et il reçoit le frêt ou nolis à proportion de ce que le voyage est avancé.

Il n'en serait pas ainsi si le mauvais état du navire existait lors du départ, quand même le capitaine l'aurait ignoré. D'après l'article 297, celui-ci perd son frêt, et répond des dommages-intérêts de l'affréteur, si ce dernier prouve que lorsque le navire a fait voile il était hors d'état de naviguer, et cette preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ, le mauvais état du bâtiment étant présumé de droit.

Une fois le navire arrivé à sa destination, l'affréteur doit faire valoir toutes ces exceptions, et s'il n'y en a aucune de celles dont nous venons de parler, il doit payer

le nolis stipulé, en totalité, au capitaine ou à l'armateur. Il ne peut prétendre à aucune diminution quel que soit le prétexte dont il se serve; et, s'il n'indique pas une faute dont le fréteur soit responsable ou garant, ou s'il n'avait pas mis à bord la quantité convenue, d'après le tonnage déclaré lors de l'affrétement, il ne pourrait verbalement réclamer que la déduction du frêt des marchandises reçues à bord pour compléter le chargement.

L'article 302 du code a fait une exception au droit commun en ordonnant qu'il n'est dû aucun frêt ou nolis pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis, et que le capitaine est tenu de restituer le frêt qui lui aurait été avancé, s'il n'y a convention contraire; on voit que cette disposition législative est applicable à l'affrétement de la totalité du navire comme à celui fait au tonneau ou quintal, et, dans ce cas, la déduction du frêt doit avoir lieu suivant la quantité des marchandises pillées ou naufragées; ainsi jugé par une sentence de l'amirauté de Marseille, du 30 juillet 1748.

Mais la loi ajoute, comme l'article 18, titre 3, livre I, de l'ordonnance de 1681 : *S'il n'y a convention contraire*, et cette restriction est un sujet de plainte de la part de Valin; c'est, dit cet auteur, comme si la loi n'eût point établi la règle, parce que toutes les fois que le frêt se paie d'avance, on ne manque jamais de stipuler qu'il demeurera acquis, quelque chose qu'il puisse arriver. Cela, néanmoins, continue-t-il, n'est rien moins que juste, ne fût-ce qu'à raison des malversations que cette certitude de gain du frêt peut occasioner de la part du capitaine, et il cite Kuriche, question 34; Locceniuse, *de jure maritimo, lib.* 5,

cap. 6, n° 21; Clairac, sur l'article 9 des jugemens d'Oleron, n° 9, et Stracha *de Navib.* part. 3, n° 24, qui ne regardait pas cette clause comme légitime.

Nous pensons que la clause étant licite doit être permise, et qu'une fois le frêt payé d'avance, il ne doit pas être restitué s'il n'a pas été payé en force de la condition; il peut être réclamé, puisque c'est une chance autorisée que les parties ont entendu courir, qui n'est ni contraire à l'ordre public, ni aux mœurs, par conséquent licite, d'autant plus qu'elle a pu influencer sur la fixation du frêt lors de l'affrétement du navire, et qu'on peut répondre à l'affréteur qu'il dépendait de lui de ne pas faire la convention qu'il improuve.

Nous avons vu que les marchandises peuvent avoir été prises ou naufragées. Dans ce cas, l'article 303 a voulu que, si elles sont rachetées ou sauvées du naufrage, le capitaine soit payé jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage, et là où il contribuerait au rachat, s'il conduisait le navire à sa destination, il doit être payé du frêt en entier, à la charge par l'affréteur de contribuer au rachat ou au sauvetage, conformément à l'article 404, que nous expliquerons lorsque nous traiterons des avaries.

Si cependant elles étaient avariées de telle sorte qu'on ne pût les rembarquer sans y avoir remédié, le capitaine doit les attendre ou se contenter du frêt à proportion du trajet fait. J'adopte, à cet égard, la doctrine de Valin, sur l'article 21, titre 3, livre 3, de l'ordonnance de 1681, qui est réellement vraie, étant fondée sur la raison et l'équité.

L'article 298 est relatif au capitaine qui a été contraint de vendre des marchandises pour subvenir aux

victuailles si elles manquent, au radoub du bâtiment s'il a éprouvé en route quelque échec qui l'empêche de tenir la mer, et autres nécessités pressantes du navire.

Après s'être conformé à ce que l'article 234 lui prescrit avant de vendre, l'affréteur a le droit d'en réclamer le prix, même lorsqu'il y a perte du navire; mais il en doit le frêt en entier, quoiqu'il n'arrive pas à sa destination, et quoique ces marchandises ne soient payées qu'à leur valeur au tems et au lieu de la vente.

L'ordonnance de 1681 n'avait rien statué à cet égard. Les commentateurs professaient une doctrine contradictoire : les uns considéraient les marchandises vendues avant la perte, et pour subvenir aux besoins du navire, comme le sujet forcé d'un contrat à la grosse, et en refusaient le paiement, en les regardant comme sauvées, puisqu'on en avait disposé avant que le navire eût éprouvé aucun événement sinistre. C'est sur cette controverse que l'article s'est fixé. Il a paru équitable au législateur de déclarer que les marchandises vendues, pour subvenir aux besoins du navire, constituaient un titre de créance en faveur de leur propriétaire; que dès-lors ils avaient cessé d'être en risque; que le capitaine et les propriétaires avaient contracté une dette individuelle en appliquant ces marchandises à l'accomplissement de leur devoir personnel; qu'en pareille circonstance, un contrat à la grosse ne saurait, par sa spécialité, être présumé ni supposé; qu'il serait étrange de vouloir considérer comme perdues les marchandises vendues avant la perte du navire, tandis qu'elles auraient pu être sauvées dans la circonstance même du naufrage; que lui, propriétaire de ces marchandises vendues, si elles ne lui étaient pas payées par

le capitaine, se trouverait dépouillé sans pouvoir exercer aucun recours contre les assureurs, qui ne seraient pas tenus au remboursement, puisqu'il n'y aurait pas eu de risques à bord lors du naufrage. Ces considérations ont conduit à l'article précité, que si le navire se perd, le capitaine doit leur tenir compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le frêt porté au connaissement.

Mais le législateur, toujours clairvoyant, pour éviter que les marchandises fussent, dans le cas de nécessité, vendues à leur prix, a ordonné que, si le navire arrive sans autre accident au lieu de sa destination, la marchandise livrée sera payée au prix de celle vendue sur les lieux ou au cours de pareille marchandise.

L'article 501 a encore voulu que le capitaine fût payé du frêt des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution. La raison de cette disposition est que la valeur de ces effets perdus est reversée sur tout le navire et le frêt ne l'est que sur les marchandises sauvées par ce jet.

C'est pour cela aussi que le capitaine ne contribue que jusqu'à concurrence de la moitié de la valeur du navire (401).

C'est par suite de tous ces principes que l'article 309 a encore déterminé qu'en aucun cas le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du frêt, et par l'article 310, que celui-ci n'a pas la faculté d'abandonner pour le frêt les marchandises diminuées de prix ou détériorées par le vice propre ou par cas fortuit. Cependant cet article fait une exception en faveur de l'affréteur qui pourra abandonner ces futailles pour le frêt ou nolis,

quand elles contiendront du vin, huile, miel et autres liquides, et qu'elles auront tellement coulé qu'elles seront vides ou presque vides.

Nous pensons qu'il n'est pas nécessaire, pour l'application de ce principe, que l'affréteur avertisse le capitaine, parce que celui-ci ne peut ignorer quelles sont les marchandises sujettes à coulage chargées à son bord, et qu'il doit avoir le soin de visiter de tems en tems pour les réparer, si elles ont souffert quelque altération, devant veiller à leur conservation. Notre opinion est fondée sur un avis du conseil d'état du 9 mai, décrété le 1er juin 1817, portant en substance que le propriétaire et le capitaine du navire sont responsables du coulage arrivé pendant le voyage, quoiqu'il soit constaté d'ailleurs que cette avarie provienne de la mauvaise confection des futailles, et qu'il soit établi que l'arrimage ne soit pas du fait du capitaine. Cette décision est d'autant plus équitable que l'on peut dire à son appui que si les marchandises contenues dans des barriques ont fui et les ont laissées vides, elles ne sont point arrivées au lieu de leur destination, ainsi que le chargeur les avait expédiées, et non les barriques qui n'en étaient que l'accessoire; donc l'abandon est juste.

Cette question nous mène naturellement à celle de savoir à quelle époque on doit payer le frêt. L'article 306 dit que le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire, faute de paiement de son frêt, mais qu'il peut, dans le tems de la décharge, demander le dépôt en main-tierce des marchandises, jusqu'au paiement de son frêt. Cet article, puisé dans l'article 25, titre 3, livre 3, de l'ordonnance de 1681, semble contraire, au premier

abord, aux principes du contrat de gage, d'après lesquels le créancier peut retenir la chose qu'il a en gage jusqu'à ce qu'il soit payé de tout ce qui peut lui être dû, soit pour le transport, soit pour la conservation de la chose.

Mais il est à observer que l'article ne porte pas que le capitaine doit se dessaisir des marchandises. Il dit seulement qu'il ne peut les retenir dans son bâtiment, attendu qu'il serait inconvenant qu'il se fît payer de son nolis avant de les avoir représentées, soit en les débarquant à terre, et les déposant à quai, soit dans des alléges et pontons ou bateaux, pour les y faire rendre; mais dès qu'il les a montrées et qu'on a reconnu qu'elles sont telles qu'on les a embarquées, il peut, comme le dit l'article, demander qu'elles soient déposées en mains-tierces solvables jusqu'au paiement de son frêt ou nolis. Ainsi, nonobstant la vente faite sur facture ou connaissement, si le nouvel acheteur ne paie le prix du frêt, la loi permet même au capitaine de les faire saisir sur les alléges, pontons ou bateaux, afin qu'il puisse conserver véritablement son droit de gage; et, s'il les a saisies, soit sur des alléges, pontons ou bateaux, soit sur le quai ou dans les entrepôts de la douane, ou chargeur ou de son représentant, ou si enfin il les a fait séquestrer entre une main-tierce, ainsi que le porte l'article, elles ne peuvent plus passer à son détriment dans d'autres mains; et, si cela arrivait, il a la faculté de les suivre et de les revendiquer jusqu'à la concurrence de son privilége.

On voit que le capitaine peut exercer ce droit, soit qu'il ait ou non frété le bâtiment, puisqu'il est le mandataire de l'armateur, et que, par le seul fait de son engagement, il a le pouvoir et le droit de faire tous les

actes nécessaires pour assurer le recouvrement de ce qui est dû au navire : il y a plus, s'il ne le faisait pas, il serait garant de sa négligence, puisqu'il ferait un acte de mauvaise administration.

L'article 307 a aussi réglé que, si les marchandises n'ont pas passé dans une main-tierce, le capitaine soit préféré pour son frêt sur les marchandises de son chargement, pendant le délai de quinzaine à dater de celui de sa délivrance ; et, par l'article 308, si les chargeurs ou réclamateurs viennent à faire faillite, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son frêt et des avaries qui lui sont dues, s'il a fait sa demande avant l'expiration de la quinzaine.

Comme ce privilége peut être perdu ou devenir illusoire, si le prix des marchandises ne pouvait couvrir le montant du frêt, le capitaine pourrait donner assignation, ayant le soin de ne pas laisser passer un an, puisque, après ce délai, le frêt serait prescrit, s'il n'y a cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire, comme nous l'avons précédemment dit.

CHAPITRE IV.

Droit qu'a le Capitaine de former l'Équipage.

Le capitaine répondant de la conduite d'un navire qui lui est confié, et des fautes graves et légères qu'il peut commettre dans ses fonctions, il était juste de lui accorder le droit de choisir les gens de son équipage ; l'ordonnance de 1681, livre 1, titre 2, article 5, lui en avait accordé la faculté, conformément à l'article 2, chap. 16

du Guidon de la mer, aux chap. 55 et 195 du consulat, et du droit anséatique, titre 3, article 2, dans Kuriche, fol. 647; ce qui a été renouvelé par l'article 223 du Code de commerce. « Il appartient, dit cet article, au capitaine » de former l'équipage du vaisseau, et de choisir et louer » les matelots et autres gens de l'équipage : ce qu'il fera » de concert avec les propriétaires lorsqu'il sera dans le » lieu de leur demeure. »

On voit que le législateur a donné ce soin au capitaine, comme étant plus capable qu'aucune autre personne de juger de la capacité de ceux qu'il s'associe, de leur ardeur pour le service, enfin, de leur caractère ou humeur et de leurs bonnes ou mauvaises qualités ; objet à considérer pour le moins autant que leur expérience en fait de navigation.

Un équipage n'est jamais mieux composé que lorsqu'il est du choix du capitaine ; un armateur prudent doit donc lui en laisser le soin, puisqu'il l'a investi du soin de sa confiance ; que la sûreté et la vie de cet officier sont, en quelque sorte, à la merci des subordonnés dont il s'entoure ; il est donc intéressé à se procurer un bon équipage.

Il doit le composer assez nombreux pour servir son navire d'une manière convenable, prévoir les cas de maladie et les fortunes de mer. Ce serait une faute que de partir avec un équipage trop peu nombreux et évidemment insuffisant pour conduire un navire. (Casa regis, *disc.* 23, n° 67. Stracha, *de nautis*, n° 35. Kuriche pages 703 et 704. Roccus, *de navib.*, note 62.)

Une fois ce choix fait, avant de les engager définitivement, le capitaine en présente un état à son armateur pour qu'il vérifie si, dans le nombre des hommes choisis,

il n'a pas lieu d'en suspecter quelqu'un, et pour qu'il reçoive ceux qu'il peut lui indiquer, s'ils sont reconnus aptes et de bonnes vie et mœurs.

Une fois le rôle d'équipage agréé par l'armateur, le capitaine le met en état d'être présenté au commissaire des classes.

Avant d'établir de quelle manière on engage les gens de l'équipage, nous ferons connaître l'ordonnance du Roi concernant les chirurgiens ou officiers de santé qu'on doit avoir à bord dans les cas déterminés.

CHAPITRE V.

Concernant les Chirurgiens qui s'embarquent sur les navires de commerce, et la visite des coffres de médicamens et des caisses d'instrumens de chirurgie, dont les navires doivent être pourvus.

Sa Majesté, par son ordonnance du 4 novembre 1819, concernant les chirurgiens qui s'embarquent sur les navires de commerce, et la visite des coffres de médicamens et des caisses d'instrumens de chirurgie dont ces navires doivent être pourvus, a réglé, par son article I[er], que les armateurs et capitaines de tout navire expédié, soit pour des voyages de long cours, soit pour la pêche de la baleine et autres poissons à lard, soient tenus d'embarquer un chirurgien lorsque l'équipage du navire est de vingt hommes et au-dessus, non compris les mousses.

Cette disposition se rapproche de celle de l'ordonnance de 1681 et du réglement du 5 juin 1717, qui n'exigeait un chirurgien que pour vingt hommes.

Elle donne plus de latitude que l'ordonnance du 4 juillet 1784, qui voulait qu'il y eût un chirurgien pour

quinze hommes, y compris les mousses, sur les navires expédiés au long cours.

Ainsi, les passagers n'étant pas comptés, les personnes qui prendraient passage sur un bâtiment dont l'équipage serait au-dessous de vingt hommes, auraient à faire, s'il y avait lieu, des arrangemens particuliers avec l'armateur pour qu'un chirurgien fût embarqué.

L'administration de la marine, toujours vigilante, doit de son côté veiller attentivement à ce que les armateurs, afin d'éviter les frais d'un chirurgien, n'éludent pas les obligations qui leur sont imposées, en présentant pour être portés sur le rôle, *comme* passagers, de véritables marins qui concourent à la manœuvre lorsque le navire est dehors. Mais les charges qui étaient imposées au commerce par l'ordonnance du 4 juillet 1784 sont sensiblement allégées, et il y a lieu de croire qu'on s'empressera de se conformer à ce qui est prescrit.

Cependant je ne puis m'empêcher de dire qu'il conviendrait qu'un réglement fût fait pour fixer le nombre d'hommes qui doivent monter un navire par la portée de tonneau de chaque bâtiment. De cette manière, on pourrait facilement parer aux abus et voir aussi exécuter l'ordonnance pour les mousses à entretenir à bord, espérance de la marine marchande et ensuite celle de Sa Majesté.

L'article 2 veut qu'il soit embarqué un chirurgien sur tout navire destiné aux pêches de la morue quand l'équipage est de quarante hommes, non compris les mousses.

Les navires qui vont à la pêche de la morue, soit à la côte de l'île de Terre-Neuve, soit au Grand-Banc, ont en général des équipages assez nombreux et qui excèdent souvent quarante hommes; les bâtimens sont rapprochés

les uns des autres ; le chirurgien d'un navire peut donner des soins à un autre, et, en cas de besoin, les marins trouveraient des secours, soit dans la colonie de Saint-Pierre et Miguelon, soit à bord des bâtimens du Roi qui vont en station pour protéger la pêche.

Ce sont ces considérations qui ont porté à ne pas exiger de chirurgien pour un navire qui, étant destiné pour la pêche de la morue, n'aurait pas quarante hommes d'équipage.

Par l'article 3, les armateurs de bâtimens expédiés au long cours ne sont assujétis à embarquer deux chirurgiens que si l'équipage est de quatre-vingt-dix hommes, non compris les mousses.

Les navires destinés pour la pêche de la morue sont dispensés de cette obligation.

L'ordonnance de 1681, le réglement du 5 juin 1717, la déclaration du 15 novembre 1767 et l'ordonnance du 4 juillet 1784, prescrivaient d'embarquer deux chirurgiens quand l'équipage excédait le nombre de cinquante hommes; mais il n'y avait pas de raison pour exiger d'un armateur plus qu'on ne fait sur un bâtiment du Roi, à bord duquel il n'y a qu'un chirurgien, même lorsque l'équipage est de soixante et dix hommes.

Quelques-uns des navires expédiés à la pêche de la morue, sur les côtes de l'île de Terre-Neuve, ont cent à cent cinquante hommes d'équipage. Astreindre les armateurs de ces bâtimens à y placer deux chirurgiens, c'eût été leur imposer un surcroît de charge, sans nécessité absolue pour l'équipage, auquel les soins d'un seul chirurgien doivent suffire pendant une traversée peu longue, et qui trouvera des secours une fois parvenu sur

le théâtre de la pêche, ainsi que je l'ai fait remarquer à l'article 2.

L'article 4 détermine que nul ne peut dorénavant être embarqué, en qualité de chirurgien, sur un navire de commerce s'il n'a été reçu officier de santé, conformément à la loi du 19 ventôse an 11 (10 mars 1803), relative à l'exercice de la médecine, ou s'il n'a été employé comme officier de santé de deuxième classe, soit sur un vaisseau du Roi ou dans les hôpitaux de la marine, soit à la suite des troupes de terre ou dans les hôpitaux militaires; enfin si, antérieurement à la présente ordonnance, il n'a fait deux voyages de long cours, en qualité de chirurgien, sur un navire de commerce, et s'il n'est muni de certificats satisfaisans, délivrés, soit par les armateurs, soit par les capitaines des bâtimens sur lesquels il a servi.

Les obligations du commerce devenant beaucoup moins rigoureuses, quant à l'embarquement des chirurgiens, les hommes propres à ce service se trouvèrent en plus grand nombre, et la prudence conseillait de n'appeler sur les bâtimens que les officiers de santé d'une capacité déjà reconnue, en même tems qu'il était juste de réserver un moyen de s'employer, aux personnes qui déjà exercent légalement cette profession.

En exécution de l'article 5, il doit y avoir, dans chaque port, une commission composée d'un médecin, un chirurgien et un pharmacien, chargés d'examiner et de vérifier les titres des chirurgiens qui se présenteront pour être employés sur des navires du commerce, et de procéder à la visite des coffres de médicamens et des caisses d'instrumens de chirurgie, dont lesdits navires et les chirurgiens doivent être pourvus.

L'administrateur en chef de la marine et le président du tribunal de commerce, se réuniront pour choisir les trois membres de cette commission, et les désigner au ministre secrétaire d'état de la marine et des colonies, qui fera expédier à chacun d'eux une lettre de nomination.

Dans les ports de commerce où un officier de santé de la marine, déjà commissionné, sera employé pour ledit service, il sera membre de la commission d'examen, et les deux autres examinateurs seront nommés, ainsi qu'il est prescrit par l'article 4.

Suivant les précédens réglemens, les chirurgiens qui se présentaient pour être embarqués sur les navires du commerce, étaient examinés dans les ports ; mais ce mode ne pouvait plus être suivi ; il est devenu nécessaire de se conformer à la loi du 19 ventôse an 11 [10 *mars* 1803], relative à l'exercice de la médecine, et aux règles établies pour les officiers de santé, dans les deux départemens de la guerre et de la marine. On aura d'ailleurs plus de garantie pour l'instruction des chirurgiens.

Ainsi, la commission d'examen n'aura qu'à vérifier la validité des certificats qui lui sont présentés ; et, quant à la visite des coffres de médicamens et des caisses d'instrumens de chirurgie, elle fera ce qui est prescrit par l'ordonnance de 1681, le réglement du 5 juin 1717, et la déclaration du 15 novembre 1767.

La réunion de l'administrateur en chef de la marine et du président du tribunal de commerce ne permet pas de douter que le choix ne porte sur des hommes dignes de cette confiance ; et il était aussi juste que naturel de considérer comme membre né de la commission d'examen, un officier de santé déjà breveté par la marine, parce que

ses preuves sont faites, et qu'il a une expérience particulière sur le service de la santé à la mer.

Je ferai remarquer que, d'après les réglemens antérieurs, un chirurgien et un pharmacien seulement étaient appelés à visiter les coffres de médicamens et les caisses d'instrumens de chirurgie : mais il a paru nécessaire d'introduire un médecin dans la commission, parce qu'elle a, d'après les articles 13 et 15, à rédiger des instructions sur l'usage des médicamens, et à juger les journaux tenus par les chirurgiens.

Suivant l'article 6, les officiers de santé qui se présentent à la commission d'examen, pour être embarqués en qualité de chirurgiens de navire de commerce, doivent produire les titres constatant leur réception ainsi que leurs services antérieurs, et un certificat de bonne conduite, délivré, soit par les professeurs, docteurs, officiers de santé en chef, sous les ordres desquels ils ont servi, soit par l'administration municipale du lieu de leur domicile, soit enfin par les capitaines des navires à bord desquels ils ont été employés.

Cette disposition est empruntée à la déclaration du 15 novembre 1767. Il ne suffit pas effectivement, qu'un chirurgien prouve sa capacité dans sa profession, il faut qu'on n'ait pas à craindre, à bord d'un bâtiment, les conséquences de son inconduite et de ses mauvaises mœurs.

D'après l'article 7, lorsque la commission d'examen a reconnu la validité des titres et certificats qui lui ont été produits, elle en délivre une attestation à l'officier de santé qui s'est présenté (1); et sur le vu de cette attes-

(1) Voir, à la fin de la première partie, les modèles des attestations délivrées en exécution de l'article 7. A.-B.

tation, qui restera déposée au bureau du commissaire de la marine chargé de l'inscription maritime, ledit commissaire remettra à l'officier de santé un permis d'embarquement en qualité de chirurgien des navires de commerce.

Les précautions indiquées par cet article intéressaient à la fois la sécurité des armateurs et de l'administration.

Conformément à l'article 8, l'examen des titres des officiers de santé qui se présentent pour être embarqués en qualité de chirurgiens des navires du commerce, est gratuit.

Les anciens réglemens défendaient également aux examinateurs de recevoir aucune rétribution des chirurgiens; ils contenaient même des dispositions pénales : mais il était d'autant plus inutile qu'on les rappelât, que les titres d'une réception déjà faite sont le seul objet de la vérification à laquelle il est procédé par la commission.

Par l'article 9, les armateurs des navires sur lesquels un chirurgien doit être embarqué, sont tenus de lui fournir un coffre de médicamens, ustensiles et autres objets, composé conformément à l'état n° I, annexé à la fin du titre II, Ire partie.

Les commissions d'examen pourront toutefois apporter audit état des modifications que la force de l'équipage et la nature du voyage entrepris pourront comporter.

Chaque chirurgien de navire doit, indépendamment de sa trousse, être pourvu, avant son embarquement, d'une caisse d'instrumens composée conformément à l'état n° II, annexé à la fin du titre II, Ire partie.

Cet article est conforme à ce qui est prescrit par les réglemens antérieurs; mais il présente une disposition

nouvelle et utile, en ce qu'il introduit une nomenclature positive des médicamens à embarquer, fixée à ce qui a été jugé rigoureusement nécessaire, et qu'il laisse aux commissions d'examen la faculté de déterminer, d'après les circonstances, l'espèce et la quantité de médicamens qui devraient être substitués à d'autres, ainsi que la proportion dans laquelle ceux énoncés à l'état n° I doivent être augmentés.

Suivant l'article 10, le coffre de médicamens et ustensiles, et la caisse d'instrumens de chirurgie, sont déposés, trois jours au moins avant le départ du navire, au bureau du commissaire de l'inscription maritime; ils sont visités par les examinateurs, en présence du capitaine et du chirurgien du navire : les examinateurs procèdent, en même tems, à la visite de la caisse d'instrumens dont le chirurgien doit être pourvu.

Le pharmacien qui participe à la visite du coffre de médicamens, ne peut être le même que celui qui a fourni lesdits médicamens.

Dans le cas où il n'y a pas, dans la ville, un autre pharmacien, la visite est faite par le médecin et le chirurgien examinateurs seulement.

Ces dispositions reproduisent celles de l'ordonnance de 1681, et la déclaration du 15 novembre 1767.

D'après l'article 11, on doit payer 15 francs de vacation à la commission qui a procédé à l'examen du coffre de médicamens et de la caisse d'instrumens de chirurgie.

Le réglement du 5 juin 1717 et la déclaration citée ci-dessus, n'allouaient que *vingt sous* à chaque officier visiteur; une telle rétribution serait aujourd'hui insuffisante; et celle établie, de laquelle il résulte que chacun

des trois examinateurs recevra 5 francs, est dans une proportion convenable : mais l'administration de la marine doit veiller à ce que les visites se fassent réellement avec toute l'attention que leur objet comporte, et qu'elles ne soient pas considérées comme une vaine formalité.

Conformément à l'article 12, le procès-verbal de la visite du coffre de médicamens et ustensiles, et de la caisse d'instrumens de chirurgie, est remis au commissaire de l'inscription maritime, et il demeure annexé à la minute du rôle d'équipage.

Le coffre et la caisse sont scellés par ledit commissaire et par le capitaine du navire : l'un et l'autre restent déposés au bureau du commissaire, jusqu'à ce qu'ils soient portés à bord.

Les clefs du coffre et de la caisse restent entre les mains du capitaine, jusqu'au départ du navire ; et lorsque le capitaine a levé les scellés et remis le coffre au chirurgien, celui-ci devient responsable des objets contenus dans ledit coffre.

Les précautions indiquées par cet article se trouvent dans la déclaration du 15 novembre 1767 (article 14), qui prononçait même la peine de 300 francs d'amende, solidaire contre l'armateur, le chirurgien et le capitaine, si le coffre était descendu à terre, et si l'on en changeait les médicamens. Malgré l'autorité de cet antécédent, il ne convenait pas de supposer la possibilité d'une fraude aussi honteuse, et qui ne pourrait être commise que si elle était concertée entre trois personnes intéressées à ce que le navire soit pourvu de moyens de conserver l'équipage.

Suivant l'article 13, tout armateur qui expédie un navire, soit pour le long cours, soit pour la pêche de la

baleine et pour celle de la morue, et qui, d'après l'ordonnance que nous analysons, n'est pas tenu d'embarquer un chirurgien, doit néanmoins fournir au capitaine un coffre de médicamens, lorsque l'équipage est de huit hommes, y compris les mousses.

Dans ce cas, la commission détermine la composition dudit coffre, en raison de la force de l'équipage, de la destination du bâtiment et de la durée présumée du voyage.

Après que le coffre a été soumis à la visite de la commission, et scellé par elle, il est remis, ainsi que le procès-verbal constatant ladite visite, au bureau du commissaire de l'inscription maritime, pour être délivré au capitaine, lors de son départ; et ainsi qu'il est prescrit par l'article 12 ci-dessus, le procès-verbal est annexé à la minute du rôle d'équipage.

La commission d'examen remet au capitaine une instruction sur l'usage à faire des médicamens qui sont entrés dans la composition du coffre.

Jusqu'ici les navires du commerce n'étaient munis de coffre de médicamens, que lorsqu'un chirurgien était embarqué : ce qui aura lieu dorénavant, sera pratiqué à l'instar de ce qui se fait sur les navires américains, de soixante-quinze tonneaux, qui sont tenus d'avoir un coffre de médicamens et une instruction sur l'usage qui doit en être fait.

Beaucoup de bâtimens dont l'équipage total ne sera pas de vingt hommes, et qui sont cependant armés pour des voyages lointains, devant désormais être dispensés d'avoir un chirurgien, il fallait au moins que le capitaine fût mis à portée de secourir des malades, en attendant le moment d'une relâche.

Le ministre de la marine a recommandé aux commissaires de la marine de donner des ordres pour que des copies des instructions remises successivement par les commissions d'examen, en exécution du dernier paragraphe de cet article, lui soient adressées, afin de les faire réunir ; et lorsque cette collection sera un peu étendue, il jugera s'il sera utile de faire rédiger un mémoire qui serait distribué dans tous les ports, et dispenserait ultérieurement de ces instructions particulières.

Par l'article 14, quand deux chirurgiens doivent être embarqués sur un navire de commerce, en exécution de l'article 3, ci-dessus précité, celui qui est employé en chef, doit prouver qu'il a fait au moins un voyage de mer, en qualité d'officier de santé.

On ne verra que très-rarement un navire marchand avoir quatre-vingt-dix hommes d'équipage, non compris les mousses; mais si cette circonstance se présentait, comme il est presque certain qu'alors le navire serait destiné pour un très-long voyage, il serait d'une haute importance que le chirurgien en chef eût déjà de l'expérience sur les maladies habituelles des gens de mer, et sur les moyens curatifs à leur administrer; c'est ce qui a déterminé la disposition contenue dans cet article.

Conformément à l'article 15, tout chirurgien embarqué à bord d'un navire de commerce doit tenir exactement un journal, sur lequel il doit décrire les maladies qu'il a traitées pendant le cours du voyage, les remèdes qu'il aura administrés, et ce, à peine de ne pouvoir servir en ladite qualité; ce journal sera visé par le capitaine.

Il doit également tirer du capitaine du navire, un certificat de la conduite qu'il a tenue pendant le voyage.

Il remettra le journal au commissaire chargé de l'inscription maritime, dans le port où le navire fera son retour. Ledit commissaire visera l'une et l'autre pièce, il requerra la commission établie en exécution de l'article 5 précité, d'examiner le journal, de certifier l'examen qu'elle en aura fait, et d'exprimer son opinion sur ledit journal.

La commission délivre son certificat en double expédition : l'une reste déposée au bureau de l'inscription maritime, l'autre est remise au chirurgien, après avoir été visée par le commissaire.

La déclaration du 15 novembre 1767 (article 11) imposait les mêmes obligations et formalités. Il est d'un intérêt général d'assujettir les chirurgiens de navires à tout ce qui peut garantir qu'ils remplissent leurs devoirs avec exactitude.

D'après l'article 16, il est expressément défendu à tous chirurgiens des navires de commerce, de rien exiger, ni recevoir, d'aucun des individus malades ou blessés, qui sont employés tant à la manœuvre qu'au service du bâtiment.

Cette défense était exprimée dans l'ordonnance de 1681, qui prononçait même une amende arbitraire, indépendamment de la restitution ; mais il a été jugé inutile de faire revivre la disposition pénale, attendu qu'un chirurgien qui se ferait payer par des marins, pour le traitement desquels il est salarié, s'exposerait à ne pas recevoir un certificat satisfaisant de la part du capitaine.

D'après l'article 17, aucun capitaine ne peut, pendant la durée du voyage, congédier, ni débarquer le chirurgien du navire, à moins que ce ne soit pour une cause valable,

et par suite d'une autorisation expresse des commissaires de l'inscription maritime dans les ports du royaume et des colonies, et des consuls de France en pays étrangers; lesquelles causes et autorisation doivent être certifiées et mentionnées sur le rôle d'équipage.

Cette disposition dérive de la règle générale posée dans l'ordonnance du 31 octobre 1784 (article 15, titre 14); laquelle défend aux capitaines de débarquer, sans cause valable, aucun individu de l'équipage; et elle doit d'autant plus être maintenue, qu'il serait dérisoire d'imposer aux armateurs l'obligation d'embarquer un chirurgien, et de leur laisser implicitement la faculté de débarquer sans motifs légitimes.

L'article 18 prescrit aux chirurgiens du commerce de ne point, sauf le cas prévu par l'article 17 ci-dessus, quitter les bâtimens sur lesquels ils ont été embarqués en ladite qualité, à moins que le voyage entrepris n'ait été terminé; et ce, sous telles peines que de droit.

Un chirurgien qui abandonnerait un navire sur lequel il aurait été embarqué, ne saurait être trop rigoureusement poursuivi. La peine qu'il encourt est, aux termes de l'ordonnance de 1681 (article 9, du titre 6 du livre II), la perte de ses appointemens, une amende de 100 francs, et le paiement d'une semblable somme envers l'armateur.

Suivant l'article 19, tout chirurgien qui a navigué sur un navire du commerce, et qui se présente pour être employé de nouveau, en cette qualité, doit exhiber l'attestation de la commission qui a examiné son journal, et le certificat du capitaine du bâtiment sur lequel il avait été embarqué.

La même disposition était prescrite par la déclaration

du 15 novembre 1767 (article 12), et elle devait être conservée, parce qu'elle n'a rien de gênant pour les chirurgiens honnêtes, instruits, et qu'elle éloigne ceux qui sont indignes de la confiance du commerce.

Conformément à l'article 20, les armateurs ou les capitaines des navires du commerce employés aux grandes pêches ne peuvent exiger que les chirurgiens embarqués remplissent, pendant la durée du voyage, d'autres fonctions que celles de leur profession.

Cette disposition a été introduite par suite de plaintes portées par des chirurgiens sur des bâtimens employés à la pêche de la morue à Terre-Neuve, et dont les armateurs ou capitaines exigeaient qu'ils fissent les fonctions de trancheurs de morue; ce travail grossier et pénible ne pouvait que les rendre impropres à pratiquer ensuite des opérations chirurgicales; et ce, au préjudice des hommes dont la santé est confiée à leurs soins.

Il faut considérer d'ailleurs, que dorénavant les armateurs de Terre-Neuve ne seront plus tenus d'embarquer un chirurgien, que lorsque leurs navires auront quarante hommes d'équipage, non compris les mousses, et qu'ils seraient peu fondés à vouloir contraindre les chirurgiens à se livrer à des travaux qu'un matelot qui y est accoutumé peut parfaitement exécuter.

Par l'article 21, les commissaires de la marine chargés de l'inscription maritime, doivent tenir une matricule spéciale des chirurgiens embarqués sur les navires du commerce; ils y doivent mentionner les certificats que ces chirurgiens ont produits aux commissions d'examen; les attestations qu'ils ont reçues desdites commissions; les permissions d'embarquer qui leur ont été délivrées; les

avis donnés par les commissions d'examen sur les journaux remis par les chirurgiens, lors du désarmement des navires, et les certificats de conduite expédiés par les capitaines des navires à bord desquels ils ont été employés.

Ces enregistremens intéressent à la fois l'administration, les armateurs et les chirurgiens ; ils fournissent, dans l'occasion, des renseignemens utiles, des moyens de vérification ; et il importe, dans l'intérêt du commerce, que messieurs les commissaires chargés de l'inscription maritime, continuent à tenir cette matricule avec beaucoup d'exactitude.

D'après l'article 22, les amendes prononcées pour cause de contravention à l'ordonnance que nous venons d'analyser, sont versées dans la caisse des invalides de la marine.

Cette disposition est réglée sur plusieurs actes relatifs à la police de la navigation, du pilotage et des pêches maritimes.

CHAPITRE VI.

Sur la conservation des sangsues à bord des bâtimens.

LES sangsues sont d'une si grande utilité pour les maladies, qu'on en fait un usage fréqueut depuis loug-tems. Comme on ne peut s'en procurer dans tous les pays, les navigateurs doivent s'en pourvoir en suffisance.

Ces animaux étant susceptibles de diverses maladies, nous allons faire connaître les moyens de les conserver à bord.

Plusieurs causes de maladies existent très-souvent pour

les sangsues, à bord des bâtimens, et se sont opposées, jusqu'à ce dernier tems, à ce qu'on puisse les transporter aux colonies, sans éprouver une grande mortalité pendant la traversée. Nous signalerons principalement, parmi les causes, la fumée du tabac, le chlore, qui constitue le parfum guytorien, l'entassement de ces petits animaux, le passage brusque d'une température basse à une température élevée, et surtout l'eau puante et corrompue, que l'on emploie très-fréquemment pour les changer, sur les bâtimens qui ne sont point pourvus d'un tonneau-filtre au charbon. Joignons à cela le peu de soins que donnent à ces précieux annélides, les personnes qui en sont chargées à bord des navires du commerce.

Le meilleur moyen pour conserver les sangsues, soit à terre, soit à la mer, celui qui a le mieux réussi après de nombreuses expériences à ce sujet, enfin, celui que l'on emploie avantageusement depuis quelques années, à bord des bâtimens de Sa Majesté, consiste à les placer, au nombre de deux cent cinquante ou de trois cents au plus, dans un pot de grès, de faïence ou de terre vernissée, à large ouverture, ayant dix ou douze litres de capacité, et rempli, au tiers seulement, d'une couche d'argile en consistance de pâte molle, et telle qu'on puisse sans effort y introduire un tuyau de plume. Cette terre s'étend du fond du vase (qui doit être couché), jusqu'à deux ou trois centimètres du bord, et on l'entretient dans une humidité convenable, en ajoutant de tems en tems (tous les six ou huit jours par exemple), une ou deux onces d'eau, pour remplacer celle qui s'est évaporée. On tient constamment les vases dans une position presque horizontale, afin que l'eau destinée à main-

tenir l'argile suffisamment ramollie, pénètre lentement jusqu'au fond, et aussi pour favoriser le renouvellement de l'air, qui s'opère beaucoup plus facilement que si ces vases, qui doivent être fermés d'une simple toile, étaient placés verticalement.

Tout étant ainsi disposé, il faut déposer les vases dans un local dont l'atmosphère soit renouvelée le plus souvent possible, et où ne pénètre ni la fumée de tabac, ni le chlore, ou parfum guytonien, au moins en certaine quantité, les visiter tous les deux jours, retirer les sangsues qui viennent expirer à la surface de l'argile, et sentir soigneusement cette terre, pour s'assurer si elle n'a pas contracté d'odeur désagréable, par suite de la décomposition spontanée de ceux de ces animaux qui meurent parfois dans les galeries qu'ils s'y pratiquent, et dans ce cas, qui n'est pas extrêmement rare, s'empresser de les changer, précaution sans laquelle on s'exposerait à avoir une grande mortalité; l'ammoniaque libre ou carbonaté produit constamment de la putréfaction, exerçant une action très-délétère sur ces annélides.

Nous pensons aussi que, lorsqu'on se propose de faire des envois de sangsues aux colonies, il serait à propos de ne point prendre les premières que l'on trouve à acheter, mais bien de n'expédier que celles qui auraient contracté une certaine habitude de vivre dans l'argile, qui y auraient séjourné au moins un mois, et pour cela il faudrait que, dans chacun des trois grands ports, le pharmacien en chef eût toujours douze ou quinze cents sangsues en réserve dans une ou plusieurs jarres; sangsues qu'il choisirait plutôt petites que grosses et qu'il renouvellerait de tems en tems. Un ordre arriverait-il de faire un envoi à

telle ou telle colonie, on prendrait dans la réserve la quantité de sangsues demandée; elles ne seraient comptées et introduites dans les vases, destinés à les contenir, que quelques jours avant le départ du bâtiment chargé de les transporter, et l'on en confierait le soin à l'officier de santé, auquel on donnerait une courte instruction sur ce qu'il aurait à faire pendant la traversée.

Précautions à prendre pour renouveler l'argile dans laquelle on conserve les sangsues.

Les sangsues contenues dans des vases en terre ne sont jamais long-tems abandonnées à elles-mêmes; elles sont l'objet d'une surveillance journalière et de soins très-fréquemment renouvelés. On remplira de tems en tems l'eau enlevée par l'évaporation : ce remplacement, qui a souvent lieu dans l'été, mais plus rarement dans l'hiver, se fait avec de l'eau dont la température est portée au degré de celle dans laquelle se trouvent plongées les sangsues.

Mais il ne suffit pas toujours de remplacer l'eau soustraite par l'évaporation; souvent il devient indispensable de la renouveler en entier ainsi que l'argile. Ce renouvellement complet se fait habituellement tous les six semaines ou tous les deux mois, dans l'été; mais on met un plus long intervalle dans l'hiver : on s'en est abstenu depuis le mois de septembre 1826 jusqu'à celui de mai 1827, sans qu'il en soit résulté le moindre inconvénient. Ce renouvellement doit se faire sans égard à la durée du tems toutes les fois que les cuves laissent exhaler une odeur fétide, qui annonce l'existence de matières animales en décomposition, ainsi que cela a lieu lorsque les sangsues viennent à mourir dans les galeries souterraines,

ou bien encore lorsque le fluide muqueux qu'exhalent les animaux, et qui est très-abondant dans l'été, vient à se décomposer sous l'influence de la chaleur...

Le renouvellement de l'eau et de l'argile n'est pas une opération difficile; mais elle est longue, assez délicate et probablement fatigante pour les sangsues : aussi doit-on en restreindre l'emploi au cas que nous avons indiqué. Voici le procédé fort simple que l'on met en usage : on verse dans la cuve dont on veut opérer le renouvellement une certaine quantité d'eau élevée à la température de celle qui y existait déjà; on agite alors le mélange avec la main et avec ménagement pour ne pas froisser les sangsues, jusqu'à ce que toute l'argile soit mise en suspension. Les couches inférieures d'argile surtout exigent que l'on redouble de précautions, parce qu'elles ont beaucoup plus de consistance que les couches supérieures, et que cependant elles sont traversées de plusieurs galeries garnies de sangsues. Lorsque la suspension est complète, on passe le mélange dans un tamis de crin, sur lequel s'arrêtent les sangsues. On profite de l'occasion pour faire un triage; les sangsues qui paraissent souffrir sont mises à part, tandis que celles qui sont bien vivaces sont aussitôt replacées dans une nouvelle cuve que l'on a eu d'avance le soin de garnir d'eau et d'argile nouvelle.

CHAPITRE VII.

De l'engagement et des loyers des matelots et gens de l'équipage.

Nous avons vu dans les précédentes sections que le service d'un bâtiment est fait, sous le nom du capitaine,

par des hommes qui doivent être agréés par le bureau de l'inscription maritime. Nous ferons connaître plus tard ce qu'on entend par rôle d'équipage, lorsque nous parlerons des pièces de bord, afin de ne pas apporter de confusion dans cet ouvrage, et de le classer de manière à le rendre autant intelligible que nos moyens nous le permettront. Nous allons donc nous borner, dans ce chapitre, à déterminer les engagemens des gens de mer en général, et leurs obligations, par suite de leur engagement. Nous diviserons ce chapitre en sections que nous subdiviserons en paragraphes et articles.

La première section traitera des gages et loyers des gens de mer, et des règles communes de leurs engagemens;

La seconde, des règles particulières aux locations des gens de l'équipage;

La troisième, des conventions que les marins peuvent faire avec les personnes qui leur confient des marchandises pour les vendre et pour en acheter d'autres au retour.

SECTION PREMIÈRE.

Des gages et loyers des mariniers, et des règles de leurs engagemens.

On entend par gages et loyers un engagement qui est fixé en argent ou pris sur le produit des opérations entreprises, et sur le transport des passagers et objets embarqués sur le navire.

Lorsque le capitaine a fait choix de son équipage, tout homme de mer, loué pour le service du bâtiment, doit s'y rendre au jour fixé par les accords ou par l'usage des lieux; mais s'il a été engagé dans un quartier maritime,

autre que celui de l'armement de son navire, il a droit à une conduite d'après son grade, et à proportion du chemin qu'il a à parcourir et qui doit lui être payé suivant le tarif porté par l'article 8 de l'arrêté du 26 mars 1804 (5 *germinal an* 12), s'il n'y a convention contraire; et, moyennant cette indemnité qui lui est allouée, tant pour sa conduite que pour lui tenir lieu de logement en route et de port de hardes, il ne peut plus rien réclamer.

Ainsi dédommagé, s'il était en retard, ou s'il refusait de se rendre au point de départ, on peut le poursuivre comme déserteur, conformément à l'article 14, chap. 14, titre 18 de l'ordonnance du 31 octobre 1784, et à l'article 55 de la loi du 12 août 1790; ce soin est dévolu sur la réclamation du capitaine aux commissaires des classes, suivant l'article 3 du décret du 26 mars 1804; et, si le marin, pour s'excuser, proposait quelque cause qui méritât d'être prise en considération, selon les circonstances et le grade, elle serait appréciée par le fonctionnaire maritime ci-dessus désigné.

L'urgence de remplir les conditions prises pour une expédition maritime a fait déroger à la loi générale, en exceptant les marins de l'exécution de la contrainte par corps pour dettes civiles, lorsqu'ils sont sur le bord ou sur les chaloupes se rendant à bord, si ce n'est à raison de celles qu'ils auraient contractées pour le voyage; et même, dans ce dernier cas, ils ne peuvent être arrêtés s'ils donnent caution.

Mais on demande, lorsqu'ils sont arrêtés sur le quai, au moment où ils vont s'embarquer, si on pourrait ordonner leur mise en liberté; je suis à cet égard de l'opinion affirmative.

La faveur du commerce maritime, et l'intérêt que tant de personnes ont ordinairement à ce que le voyage d'un navire ne soit pas retardé pour un intérêt purement civil, particulier et non privilégié, justifierait cette exception à la règle commune; aussi, la trouve-t-on dans la loi romaine, *L. 3, cod. de Navicular., L. Unic. Cod. de Nundinis,* et dans l'ancienne ordonnance de Wisbuy, article 6. Cela avait déjà été jugé ainsi long-tems avant celle de 1681, par un arrêt du parlement de Paris, du 2 mai 1545, rapporté par Bouchel dans sa *Bibliothèque du Droit français*, sous le mot *commandement à payer*....

On voit, par l'esprit qui a dirigé cette disposition législative, que le sort des marins a toujours été l'objet d'une sollicitude spéciale des lois et des souverains.

Il ne faut pas s'en étonner : employés au service des armées navales, les marins font respecter l'indépendance nationale; employés au service du commerce maritime, ils accroissent la prospérité et la splendeur du royaume; aussi, nos divers Rois ont déployé toutes les munificences pour leur procurer un asile contre les coups de la fortune auxquels ils sont plus particulièrement exposés.

Ce n'était pas assez de veiller sur eux lorsqu'ils peuvent devenir infirmes, malades, blessés, mutilés; il fallait encore les prémunir contre leur propre faiblesse, et surtout faire servir leurs salaires à leur subsistance et à celle de leur famille.

Ce dernier but n'a jamais été perdu de vue; aussi, par une ordonnance du 1er novembre 1745, une défense fut faite,

1° De rien prêter à des matelots et autres gens de mer;

2° Et à tous particuliers et habitans des villes mari-

times, qui se prétendraient créanciers des matelots, de former aucune action sur le produit de la solde que lesdits matelots avaient gagnée : sauf à se pourvoir sur les autres biens et effets des matelots.

Des termes même de cette ordonnance sont nés des doutes sur sa véritable interprétation.

La première disposition, qui défend de rien prêter à des matelots et autres gens de mer, est conçue en termes généraux; et il est évident qu'elle s'applique à tout marin quelconque, n'importe le grade qu'il occupe : en effet, sous la dénomination de gens de mer, on comprend tous ceux qui sont employés dans la marine. (*Voyez* le Dictionnaire de la marine, par Bourdé, v° *gens de mer.*)

Mais la seconde disposition (celle qui défend de former action sur le produit de sa solde) a laissé des incertitudes relativement à l'étendue qu'il convient de lui donner; ces incertitudes sont venues de ce que cette disposition parle jusqu'à trois fois des matelots, et de ce que toujours elle se tait sur les autres gens de mer.

Or, dans les termes de cette disposition, le privilége de l'*insaisissabilité* étant uniquement concentré sur le matelot, qui est un homme de main destiné à tout ce qui concerne le grément en général et l'exécution de la manœuvre, peut-on et doit-on en étendre le privilége à d'autres personnes, par exemple au capitaine, qui est chef sur le navire?

La cour de cassation a jugé la négative, par arrêt du 2 mars 1801 (11 *ventôse an* 9), Sirey, titre 1, part. II, page 427, dans la cause du capitaine Malleux contre ses créanciers. Cet arrêt a consacré en principe, dans ses motifs, que le capitaine n'était point compris dans les

termes de l'ordonnance, et que la seconde disposition n'atteint que les créanciers, habitans des villes maritimes, et ne rend *insaisissable que la solde des matelots*;

Que les priviléges ne peuvent être étendus, et que ce serait étendre celui accordé à la solde des matelots, que de l'appliquer aux traitemens des capitaines de navire.

Le tribunal civil de Marseille a statué, dans le même sens, sur cette question, par son jugement du 29 décembre 1819.

Par des motifs dont la sagesse est évidente, l'ordonnance précitée défend aussi au capitaine de rien prêter ou avancer en deniers ou marchandises aux gens de mer qu'il commande; même à tout homme de l'équipage de prêter à un autre, qui lui serait inférieur en grade, à peine de nullité des billets et obligations.

C'est suivant ces principes que nul prêt à la grosse ne peut être fait aux *matelots* ou *gens de mer*, sur leurs loyers ou voyages (article 319).

Il semble, d'après la manière que l'article est conçu, que le prêteur n'a pas même la faculté de saisir et arrêter les loyers pour se faire rembourser de ce qu'il aurait prêté; tel est mon avis; ce doit être la peine de sa désobéissance à la loi. L'ordonnance de 1681, par son article 5 du titre *des matelots*, prononçait même la confiscation.

Par l'effet du loyer que les gens de mer reçoivent, ils ne peuvent, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte, sans la permission des propriétaires, et sans en payer le frêt, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement (251).

Cependant, le capitaine et les officiers supérieurs du

bord ont la faculté d'embarquer, sans payer le frêt, les marchandises qui peuvent entrer dans leur coffre; et, lorsqu'ils passent leur engagement, ils sont dans l'usage de stipuler *le port permis personnel* de certaine quantité de tonneaux de marchandises, soit pour l'aller et le retour, soit pour aller seulement, sans droit de frêt.

Cette faculté est prohibée lorsqu'on arme en course, ou que l'on charge des objets qui pourraient compromettre la sûreté du navire.

Une fois l'engagement contracté, nul homme de mer ne peut, sans cause légitime, s'il n'est congédié de la même manière, quitter le navire avant la fin du voyage, en quel lieu que ce soit : il est présumé entrepris tant qu'il n'y a pas preuve, ou du moins présomption suffisante du contraire.

On distingue les voyages ordinaires ou au cabotage, des voyages au long cours, ainsi qu'il est dit à la section Ire, page 13, à laquelle nous renvoyons pour connaître ce qu'est le grand et petit cabotage; enfin ce qu'on entend par voyage à long cours.

Le n° 6 de l'article 191 du Code de commerce, affecte, par privilége, le navire au paiement des gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage; et l'article 271 affecte aussi spécialement le navire et le frêt aux *loyers des matelots*. Toutes les dispositions qui les concernent sont communes aux officiers et autres gens de l'équipage (272), de sorte que le frêt l'est plus particulièrement encore, et aucune dette ne peut lui être préférée sur cet objet.

Après avoir exposé le droit des gens de mer, nous remarquerons qu'on ne peut pas leur contester ce privilége,

en les renvoyant à se faire payer sur le frêt des marchandises, sous prétexte qu'il est affecté à leurs gages comme le corps du bâtiment, parce qu'il est permis à un créancier qui a plusieurs voies pour se faire payer de sa créance, de prendre celle qui lui est actuellement ouverte, quelque intérêt qu'aient d'autres créanciers à ce qu'il en choisisse un autre. (Valin, sur l'article 16, du titre 14, du livre I, de l'ordonnance de 1681.)

Toute action en paiement de gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, est prescrite un an après le voyage fini (433), à moins qu'il n'y ait cédule, obligation, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire (434).

Cette disposition ne fait que rendre hommage à un principe antique et constant.

A l'égard de l'interpellation judiciaire, Valin, à l'article 10 du même titre, dit que cela ne s'entend absolument que d'une demande en justice avec assignation, et qu'il a toujours passé pour constant qu'une simple sommation, non accompagnée d'assignation, n'est pas capable d'arrêter la prescription et d'empêcher la fin de non-recevoir. Cela me paraît, en effet, résulter des termes Interpellation JUDICIAIRE. Une simple sommation n'est pas un acte judiciaire.

Mais s'il existait une assignation, et qu'on la laissât périmer, d'après le délai fixé par l'article 397 du Code de procédure, c'est-à-dire, que l'on restât trois ans sans poursuite, la prescription serait acquise, en la faisant prononcer.

Valin dit encore que celui auquel on oppose la prescription peut déférer le serment, et que le défendeur doit

le prêter pour obtenir sa décharge; je ne partage pas cet avis : d'après notre nouveau droit, la prescription établie par l'article 433 me paraît absolue, elle forme une présomption légale appelée en droit *juris et de jure*, qui n'admet aucune preuve contraire ; or le serment décisoire est une preuve (1361).

SECTION II.

Des engagemens des gens de mer pour un prix déterminé.

Il faut se rappeler que, suivant l'article 283 ci-dessus cité, c'est le capitaine qui forme son équipage, et que c'est ordinairement avec lui que les matelots traitent et louent leur service pour un prix déterminé.

Il y a quatre sortes d'engagemens de matelots : 1° celui au voyage, c'est-à-dire, moyennant une certaine somme à forfait pour tout le voyage, ou pour un tems déterminé, par exemple, quatre, six mois; ces espèces de locations ne sont guère usitées. Cependant, l'homme engagé ne pourrait quitter qu'après la fin du voyage, sauf, s'il avait servi plus long-tems qu'il ne s'est obligé, à réclamer une augmentation proportionnée ;

2° L'engagement au mois. C'est le plus général, et même à peu près le seul qui soit suivi pour les voyages au grand cabotage et de long cours, quelle que soit la durée du voyage; et, dans ce cas, le mois commencé est acquis, quoiqu'il s'achève avant le dernier jour;

3° L'engagement au profit ou à la part, qui est plus particulièrement en usage pour l'armement des corsaires ou pour les voyages entrepris pour la pêche;

4° Enfin l'engagement au frêt, qui ne se pratique guère que lorsqu'on voyage au petit cabotage, c'est-à-dire, qu'au lieu de salaire, chacun a sa portion, suivant son grade, dans le frêt qui est gagné, ou dans le profit que l'expédition rapporte.

Comme ces deux derniers engagemens sont une espèce de société entre l'armateur, le capitaine du navire et les gens de l'équipage, il est intéressant qu'elle soit rédigée par convention écrite, par laquelle on règle les gages à recevoir, d'avance.

Quel que soit le mode d'engagement adopté, la nourriture est toujours fournie par les provisions du navire.

Outre les causes qui peuvent mettre fin aux engagemens d'un homme de mer, il existe des cas où ces engagemens peuvent être résolus ou modifiés par des événemens indépendans de leur volonté, à la suite desquels ils continuent plus ou moins long-tems qu'ils ne se sont loués.

Ces cas sont la rupture, le retardement, la prolongation du voyage, la captivité, la maladie ou la mort de celui qui s'est engagé.

Nous allons établir ces distinctions dans les six paragraphes suivans.

§ Ier. — Rupture de voyage.

On doit distinguer le cas de rupture de voyage quand même elle serait volontaire, avec celui de congédiement, puisque l'un consiste à ne point faire l'expédition arrêtée ou commencée, et que l'autre ne change rien aux dispositions projetées, et n'empêche pas que le propriétaire du navire ne la continue avec les matelots qui lui restent, ou avec ceux qu'il engage de nouveau, ou à faire la dé-

charge du navire dans un lieu moins éloigné que celui de la destination, ce qu'on appelle raccourcissement de voyage; ce qui est, de la part du propriétaire, une renonciation à son entreprise.

La rupture de voyage peut encore avoir lieu, par le vœu de l'armateur ou par le fait du capitaine, dont il est le garant. Nous la nommons *rupture volontaire*, puisqu'elle n'est pas le résultat d'une force majeure, quoiqu'elle naisse quelquefois d'un fait qui n'est pas personnel à l'armateur, sauf, dans ce cas, son recours tel que de droit. Elle peut aussi arriver par une cause indépendante de toute faute ou volonté particulière, dont les plus majeures sont l'interdiction de commerce, l'arrêt du prince, la perte du navire, son innavigabilité; nous la faisons connaître sous la dénomination de rupture forcée; ce qui sera l'objet des cinq articles suivans.

ARTICLE Ier. — De la rupture volontaire du voyage.

La rupture du voyage est lorsqu'un armateur se désiste d'une expédition qu'il voulait faire ou qu'il avait commencée dans ses intérêts.

Le voyage n'est censé commencé, dit Valin, qu'autant que le vaisseau a mis à la voile et qu'il a fait route au moins vingt-quatre heures.

On ne peut, d'après cette opinion, supposer aux gens de mer qu'un fait de rupture de voyage, c'est celui où ils refuseraient de continuer la route et ramèneraient le navire malgré le capitaine, ou le contraindraient à revenir au lieu du départ, ou à relâcher et à débarquer avant d'être au lieu de destination.

Si cet acte d'insubordination arrive par la faute du ca-

pitaine, les causes en sont appréciées par l'armateur, quoique la révolte ne soit jamais légitime.

Dans le cas contraire, la rupture de voyage, pouvant paraître une cause de force majeure, peut servir à excuser l'armateur envers le tiers, mais donne lieu contre les délinquans à des dommages-intérêts indépendamment des peines qu'ils auraient encourues par le fait de leur désobéissance.

Mais si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, capitaines ou affréteurs, avant le départ du navire, les matelots loués au voyage ou au mois sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire, et ils retiennent, pour indemnité, les avances reçues, quelle qu'en soit la valeur; ou, s'ils n'en ont pas reçu, il leur est accordé un mois de gage, quel que soit le préjudice qu'ils reçoivent; aussi s'ils trouvent de suite à se louer, ils peuvent le faire sans être passibles d'aucun dommage.

Si la rupture arrive après le voyage commencé, les matelots loués au voyage sont payés en entier, aux termes de leur convention.

Les matelots loués au mois reçoivent leurs loyers stipulés pour le tems qu'ils ont servi, et, en outre, pour indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étaient engagés.

Les matelots loués au voyage ou au mois, reçoivent, en outre, leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le capitaine, les propriétaires, les affréteurs, ou l'officier d'administration, ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant au lieu de leur départ (252).

Les frais de route sont réglés d'après l'arrêté du 26

mars 1804 [5 *germinal an* 12], et, suivant la proportion du chemin que les gens de mer ont à faire lorsqu'ils sont obligés de se rendre par terre chez eux, il leur est payé, tant pour conduite que pour tenir lieu de logement de route et port de hardes,

SAVOIR :	Par myriamètre ou deux lieues.	
Aux capitaines au long cours et au grand cabotage.	3 fr.	» c.
Aux capitaines en second, lieutenans, subrécargues, chirurgiens et écrivains. .	2	»
Aux maîtres de navires du petit cabotage et premiers maîtres dans les navires au long cours.	1	50
Aux officiers-mariniers, pilotes-côtiers et maîtres-ouvriers.	»	80
Aux matelots et ouvriers marins. . . .	»	60
Aux volontaires, novices, mousses, coqs surnuméraires.	»	50

Les articles 4 et 5 de l'arrêté précité portent que, s'il est possible de les renvoyer par mer, cette voie doit être préférée, et employée autant qu'on le pourra; dans ce cas, s'ils peuvent gagner des salaires sur le navire sur lequel ils s'embarquent, ils n'ont droit à aucune conduite; mais s'ils y sont reçus seulement comme passagers, les capitaines des navires sur lesquels ils étaient sont tenus de payer les frais de leur subsistance et de leur passage au prix dont ils conviendront avec les capitaines qui les reçoivent.

Si les navires sur lesquels passent lesdits gens de mer, ne reviennent point dans les ports de l'armement des

bâtimens d'où ils auront été débarqués ; mais seulement dans les ports qui en sont à portée, lesdits gens de mer reçoivent, indépendamment des frais de leur passage par mer, la conduite nécessaire pour se rendre dans leurs foyers, à proportion du chemin qu'ils ont à faire par terre, depuis le lieu où ils sont débarqués, conformément à la taxe ci-dessus.

Mais, si l'administration de la marine ou les consuls de France les font embarquer pour aller ou revenir des colonies orientales, occidentales, et de la côte d'Afrique, le droit de passage est fixé par l'ordonnance du 19 janvier 1818, rapportée au chapitre des passagers, que l'on doit suivre à l'égard des navires français, sur lesquels ils sont embarqués de préférence.

ART. II. — Rupture du voyage par interdiction de commerce.

On verra, dans la section des accidens de voyage, ce qu'on entend par interdiction de commerce. Dans cet article, nous nous bornons à dire que l'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné est une raison suffisante de rupture de voyage.

Mais si, avant le départ du navire du lieu du chargement, il survient une interdiction de commerce avec le lieu de sa destination, ou que le navire soit arrêté par ordre du Roi, avant le voyage commencé, les matelots ne peuvent réclamer que les journées employées à équiper le bâtiment (253).

Lorsque l'interdiction survient pendant le cours du voyage, alors les matelots sont payés à proportion du tems qu'ils ont servi ; et s'ils le sont au voyage, c'est au terme de leur engagement. Dans le dernier cas, on fait

arbitrer par expert le montant du loyer, d'après la probabilité de la durée qu'offrait l'entreprise; et, s'ils ont reçu une avance plus forte que ce qui leur était dû d'après ces bases, ils ne sont tenus à rien restituer (258).

ART. III. — Rupture du voyage par arrêt du prince.

Nous avons défini, dans la seconde partie de cet ouvrage, ce qu'on appelait arrêt du prince ou *embargo*.

Ce que nous avons dit sur la rupture du voyage par interdiction de commerce, s'applique à celle que produit l'arrêt du prince, qui peut avoir lieu avant ou après que le navire a mis à la voile.

Dans le cas de l'arrêt, le loyer des matelots engagés au mois court seulement par moitié pendant le tems de l'arrêt (254); et si le voyage est prolongé, et que le navire soit envoyé plus loin que la destination convenue, le prix des loyers des matelots engagés au voyage est augmenté en proportion de la prolongation (555).

Mais si la décharge du navire se fait volontairement dans un lieu plus rapproché que celui désigné par l'affrétement, il ne lui est fait aucune diminution (256).

Au surplus, on voit la différence qui existe entre l'interdiction et l'arrêt du prince, puisque, dans ce premier cas, les marins sont payés à proportion du tems qu'ils ont servi; et, dans le second, le traitement est différent.

La raison de cette distinction est qu'il ne serait pas naturel que l'armateur, qui ne gagne aucun frêt pendant l'arrêt du prince, payât en entier les loyers de l'équipage. Mais, d'un autre côté, il ne serait pas juste que, pendant le même tems, les matelots fissent le service du navire pour leur seule nourriture. Il fallait donc chercher un

tempérament; c'est ce que la loi a fait : il est tel, que les matelots n'ont point à se plaindre.

Valin demande pourquoi celui engagé au voyage ne doit avoir que la somme stipulée à forfait, quelle que soit la durée de la rétention. La réponse me paraît se présenter d'elle-même. C'est parce qu'il a fait un contrat aléatoire, d'après lequel l'événement étant incertain (1965), le voyage peut être allongé par tout autre accident que par l'arrêt, et que l'arrêt n'est qu'un cas fortuit comme tous les autres.

Ainsi, lorsque l'arrêt du prince n'a pas été fixé, il peut être levé aussitôt qu'il a été mis, ou dans un court délai, tel que celui où l'armateur n'a pas renoncé à son entreprise ; dès lors, produisant un simple retardement, dans ce cas, c'est à lui de décider s'il doit renoncer à son expédition, ou s'il doit opérer la rupture de l'expédition. Son intérêt garantit suffisamment les gens de mer de toute possibilité de tromperie de sa part.

ART. IV. — Rupture du voyage par perte de navire.

L'on verra, par la suite, que le navire peut périr de diverses manières, ou du moins que sa perte, sans être totale, peut être d'une nature telle qu'il n'y ait aucune ressource pour l'utiliser. Les plus remarquables sont le naufrage, l'échouement avec bris, l'incendie, la prise et la confiscation.

La définition du naufrage est traitée à la section des accidens de mer.

Nous allons poser les deux cas où la rupture peut arriver par naufrage dans le port ou rade, et celui après le départ du navire.

Dans le premier cas, si un navire en chargement se détachait de ses ancres, ou que les câbles fussent coupés par suite d'une tempête, ou qu'il fût heurté par un choc extraordinaire, et vînt à périr avant son départ, on devrait appliquer la règle que nous avons donnée sur la rupture forcée du voyage non commencé, sauf la réduction de ce que les gens de mer ont droit de percevoir sur la valeur du navire, ainsi qu'il va être établi dans la seconde proposition.

Dans le second, si, après le départ, le navire et les marchandises sont submergés par suite d'un naufrage, les gens de mer ne peuvent réclamer aucun loyer (258).

La nécessité de les intéresser à ce que le navire ne périsse point, ni son chargement, a fait admettre cette expédition aux règles du droit civil. Mais s'ils ont reçu des avances à titre de gage ou de loyer, ils ne sont point tenus de les restituer.

Par cette dérogation, si une partie du navire est tirée des flots, les gens de l'équipage engagés soit au voyage, soit au mois, sont payés de leurs loyers échus et de leur conduite, sur le produit des débris du navire, après avoir déduit sur ce prix les frais de sauvetage, auquel le capitaine est tenu de faire procéder, ainsi qu'il est indiqué au paragraphe *Sauvetage*. Dans ce cas, les gens de mer qui ont été employés au sauvetage participent au privilége accordé par l'article 261 pour les journées par eux mises, et le réglement en est fait d'après l'arrêté du 7 mai 1801, et à l'article 7 de celui du 26 mars 1805.

Si les débris sont insuffisans, ou se trouvent absorbés par les priviléges établis par l'article 2102 du Code civil, et 191 du Code de commerce, et qui passent avant

les loyers des matelots, ceux-ci sont payés subsidiairement sur les frêts des marchandises sauvées, ainsi qu'il est ordonné par l'article 271, le frêt étant spécialement affecté à ce paiement; d'autant plus qu'il peut arriver qu'il soit déjà gagné, en supposant le départ du navire pour la destination et l'arrivée heureuse dans ce port, et que le naufrage ne soit arrivé qu'au retour; dès lors l'armateur ayant touché ce frêt, doit en tenir compte aux gens de mer, ce frêt acquis étant leur gage, afin de les garantir de leur loyer; et là où l'armateur serait lui-même le chargeur, il doit leur en tenir compte sur le prix fixé par expert ou par le taux de la place à l'époque du départ.

A cette première cause, il peut en arriver une seconde; c'est le cas d'incendie. Un navire peut être brûlé dans plusieurs circonstances, par le tonnerre, par des brûlots lancés par l'ennemi ou par des malfaiteurs, par la négligence, la maladresse ou l'imprudence de quelque matelot de l'équipage même ou par des passagers, et par la fermentation de matières combustibles, ou le coulage de matières inflammables faisant partie de la cargaison.

Le capitaine même peut être réduit à y mettre le feu; enfin les autorités locales peuvent juger utile pour le salut commun, de le faire brûler, comme contenant des germes de peste, de fièvre jaune, etc. : ces causes et autres semblables, en anéantissant le navire, opèrent la rupture du voyage.

La prise ne doit pas être confondue avec l'arrêt du prince; il y a d'autres règles à suivre, puisque cet arrêt ne fait que retenir momentanément, le navire, et que la prise en prive le légitime propriétaire, ainsi que nous

l'avons établi (1) ; mais si elle arrive, elle met définitivement fin au voyage pour lequel les gens de l'équipage s'étaient engagés, à moins que, par l'effet de quelque événement, tel que la reprise du navire, qu'on nomme *recousse*, ou par sa restitution, lorsque l'on reconnaît la prise illégale, elle ne se réduise à un simple retard.

Il n'y a pas recousse dans le cas où le navire est repris par l'équipage capturé qui se délivre lui-même; dans un tel cas l'équipage n'a droit qu'à une récompense proportionnée à l'importance du service, ordonnance de 1659, livre III, titre 9, article 8, ce qui a été jugé par le conseil des prises, le 5 octobre 1803 [7 *vendémiaire an* 12]. Cette décision est rapportée par Sirey, tome IV, partie 2, page 5.

Nous ferons connaître par la suite ce que l'on entend par recousse, et quelle est la jurisprudence sur cette matière importante.

La confiscation, dont le résultat est aussi d'enlever au propriétaire son navire, par suite de l'infraction aux lois et réglemens de l'autorité compétente, rompt aussi le voyage, mais elle n'est pas considérée dans un nombre de cas comme force majeure; les tribunaux ont à examiner si elle a eu lieu par l'effet de l'armateur, ou par l'imprudence ou l'inobservation des lois et réglemens, par les gens de l'équipage ou les armateurs.

Valin examinant la question de savoir si la confiscation a eu lieu pour cause de contrebande, et si, les marchandises assurées étant confisquées, on doit faire supporter

---

(1) Voyez : *Traité de la Juridiction des Consuls de France à l'étranger*, au chapitre *des Prises*. Cet ouvrage fait suite au *Parfait Capitaine*.

cette perte par les assureurs, se prononce pour l'affirmative, sous la condition, toutefois, que les assureurs auront eu connaissance que les marchandises qu'on a fait assurer étaient de contrebande. Il donne pour raison de cette opinion, que les Français ne sont point soumis aux lois étrangères; il cite à l'appui une sentence de l'amirauté de Marseille, du 30 juin 1758, qui a jugé conformément à cette opinion.

Pothier, dans son *Traité du contrat d'assurance*, enseigne une doctrine contraire, et c'est incontestablement la plus vraie. Il est faux, dit ce profond jurisconsulte, qu'il soit permis à un Français de faire, chez l'étranger, un commerce de contrebande défendu par les lois du pays; il est obligé, par le droit des gens et par la loi naturelle, de se conformer, pour son commerce, aux lois du pays où il se trouve; parce que chaque souverain a empire et juridiction sur toutes les choses soumises à sa domination. Ce commerce est donc illicite et contraire à la bonne foi, et, par conséquent, le contrat d'assurance qui intervient pour le favoriser est nul.

Ces raisons sont justes et déterminantes surtout depuis le Code civil, qui a réglé cette nature de contrat par une décision générale : l'article 6 a dit qu'on ne peut déroger par des conventions particulières aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes mœurs; celles qui y sont contraires sont réputées non écrites (900), et celles qui ont une cause illicite ne peuvent avoir aucun effet (1131).

On voit, d'après ces dispositions législatives, qu'on ne peut regarder le fait de contrebande comme une chose permise, mais que, pour pouvoir opérer la confiscation du navire, il faut nécessairement un juste motif, et ce

juste motif n'est pas, si un passager ou un homme de mer a quelques marchandises prohibées sur le navire.

Il a été décidé par la cour de cassation, que l'existence de telles marchandises ne peut donner lieu à la confiscation de la cargaison entière, lorsque cette cargaison appartient à des propriétaires différens. Cet arrêt est à la date du 4 février 1813, Sirey, partie I, page 210; cette décision est la conséquence de celle du conseil des prises du 24 juillet 1778 [6 *thermidor an* 6], qui avait jugé que, pour que la cargaison d'un navire fût une cause de confiscation du navire, il fallait que la marchandise prohibée composât une partie du chargement assez considérable pour faire naître, contre tout le chargement, des présomptions de fraude. Elle est consignée dans Sirey, tom. I, partie II, page 201.

Comme la prise ou la confiscation peuvent avoir lieu, avant ou après le voyage commencé, les motifs que nous avons donnés ci-dessus seront observés d'autant plus qu'ils sont réglés par l'article 258.

ART. V. — Rupture par innavigabilité du navire.

Nous avons fait connaître ce qu'on entendait par innavigabilité; elle ne peut donc être un motif de rupture de voyage, que lorsqu'elle est arrivée après le départ, un navire ne pouvant sortir qu'en bon état, puisque d'après l'article 225 le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter le navire, aux termes et dans les formes prescrites par la loi du 13 août 1793. Ainsi l'armateur qui ne partirait pas sous prétexte de l'innavigabilité de son bâtiment, devrait être regardé comme rompant volontairement l'expédition, à moins que cette in-

navigabilité ne fût causée par des accidens de naufrage, feu, etc., arrivés dans le port de l'armement. Dans ce cas, si le navire peut être réparé et être mis en état de continuer son voyage, ou si le capitaine trouve à en louer un autre et y occuper ses matelots pour décharger le naufragé et charger le nouveau, ces événemens ne sont plus considérés que comme simples retardemens.

De sorte que le capitaine doit, dans cette hypothèse, bien faire attention, avant de prendre charge pour se mettre en route, si son navire est en état de tenir la mer sans risque, puisque nonobstant le rapport de visite ordonné par l'article 225, s'il est prouvé que, lorsque le navire a fait voile, il était dans un état d'innavigabilité, il perd son frêt. La peine en ce cas prononcée contre lui est juste, attendu que, par la nature du contrat d'affrétement, il est tenu de garantir son navire bon et en état de faire le voyage pour lequel il a été loué.

Quintin-Weytsen, *Traité des avaries*, page 10, pense que, malgré l'affirmation du capitaine et celle du rapport de visite, la preuve contraire peut encore être faite nonobstant le voyage. La raison en est, comme dit Valin, sur l'article 12, titre 3, livre 3, de l'ordonnance de 1681, que la visite d'un navire à son départ ne porte que sur les parties extérieures, parce qu'on ne le dévergue pas : en conséquence elle ne peut découvrir les vices intérieurs et cachés, dont le capitaine ou le propriétaire demeurent toujours responsables, et avec d'autant plus de justice, qu'ils ne peuvent ignorer le mauvais état du navire. Il en serait au reste de même, quand ils l'ignoreraient, parce qu'ils sont nécessairement tenus de le fournir bon et capable de faire le voyage.

§ II. — Du retardement du voyage.

On entend par retardement du voyage un événement qui suspend l'expédition du navire, tel que l'arrêt du prince, le séjour forcé dans un port intermédiaire, les vents contraires, la crainte de l'ennemi, celle de la tempête, la nécessité de réparations, pour aller faire de l'eau, pour renouveler des victuailles, en cas qu'elles soient épuisées, gâtées ou prises par un navire qui en aurait eu besoin, pour déposer les malades dont la présence peut occasioner des dangers, ou de renouveler les gens de l'équipage, morts à la suite de maladies, pour pouvoir manœuvrer le navire. Enfin une foule d'autres cas qui ont forcé d'arrêter et de faire un séjour qu'on nomme *starie*.

Le retardement peut être forcé, comme on l'a vu, ou provenir de la faute de l'armateur. Dans le cas de retardement il n'est apporté aucune modification dans les engagemens faits au voyage; quant à ceux qui sont au mois, les gages courent, pour moitié, pendant le tems de la suspension.

Mais si la cause du retard ne provient pas de force majeure, les gages au mois ne doivent pas être réduits pendant le séjour, et les gens de l'équipage, engagés pour la durée de l'expédition, ont le droit d'exiger des indemnités proportionnelles. Ces augmentations de gages doivent être payées par ceux qui ont été la cause de l'événement; mais ces indemnités doivent être avancées par celui qui a loué l'équipage.

§ III. — De la prolongation du voyage.

On entend par la prolongation du voyage de mer, non le retardement, ainsi que nous l'avons défini; mais le

changement de route, en en prenant une plus longue que celle qu'on suit ordinairement (on appelle cela *dérouter*), ou de conduire le navire dans un lieu de débarquement autre que celui désigné par le congé (on nomme cela *changer de voyage*). Cette infraction à la convention, qui est un tort envers l'armateur, les assurés ou les affréteurs, n'en est pas un envers les gens de mer, puisque, ainsi que nous l'avons déjà dit, un changement de route ou de voyage qui ne ferait pas durer leurs services plus long-tems qu'ils n'auraient dû s'y attendre, ne ferait pas non plus changer la nature de leurs droits, puisque l'article 256 a réglé qu'il ne leur était fait aucune diminution de loyer dans le cas où le lieu de déchargement serait plus rapproché que celui de la première destination.

Mais, s'il en résulte une durée extraordinaire de services, pour en connaître positivement les effets, on discerne entre la location pour l'expédition et celle au mois.

Dans ce dernier cas, les gages courent sans déduction, attendu qu'il y a le même travail.

Dans l'autre (*au voyage*), il est à propos d'appliquer les distinctions déjà faites, de même qu'en cas de retardement, puisque les gens de l'équipage, gagés pour l'expédition, ne reçoivent aucune augmentation, attendu qu'ils sont censés en avoir voulu courir les chances; dès-lors il semble équitable qu'ils ne reçoivent point d'augmentation, si cette même *force majeure* oblige le navire à faire une route plus longue.

S'il n'y a pas force majeure, ils ont le droit, comme dans le cas de retardement, d'exiger l'augmentation de leurs salaires, proportionnellement au délai qu'ils ont subi au service du navire.

Dans tous ces cas, si le propriétaire prolongeait, sans un juste motif, l'expédition, les gens de l'équipage qui abandonneraient le navire ou refuseraient de continuer le voyage, suivant les circonstances, pourraient être déclarés excusables d'avoir violé les règles que nous avons établies à l'article 1er de la rupture volontaire du voyage.

§ IV. — Captivité d'un homme de mer.

Le matelot pris dans le navire et fait esclave ne peut rien prétendre contre le capitaine, les propriétaires et les affréteurs pour le paiement de son rachat; cependant on est tenu de lui payer ses loyers jusqu'au jour où il a été pris et fait esclave. On n'a pas dit que, s'il est loué à profit, sa part lui sera conservée, mais cela doit être; il semble même que, si le navire échappe et arrive à bon port, les gages entiers devraient être alloués au matelot pris, comme dans le cas où il est tué en combattant, car il y a même raison, et que la nécessité de se racheter ou de subvenir à son entretien, dans le cas d'esclavage, lorsqu'il est fait prisonnier en combattant l'ennemi, est plus malheureuse pour lui que la mort même, puisque, par ce fait, il n'a plus besoin de rien, et que, dans l'autre, il a besoin de tous les secours possibles.

Pourquoi le traiterait-on plus inhumainement que le matelot pris et fait esclave, s'il a été employé en mer ou à terre pour le service du navire? Cela ne doit pas être, puisque celui-ci, outre l'entier paiement de ses loyers, a droit à une indemnité de 600 fr. pour son rachat, si le navire arrive à bon port, indemnité dont le gouvernement détermine l'emploi, et qui est payée par le propriétaire du navire, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre,

pour le service du navire, ou par celui-ci et les chargeurs, s'il a été envoyé pour le service du navire et du chargement.

Cette indemnité est payée, non-seulement sur le frêt, mais sur la valeur réelle des marchandises sauvées. Dans le cas où elles doivent y contribuer, le paiement de l'indemnité doit être réglé : en conséquence la répartition doit en être faite comme en matière de jet et de contribution, tant sur la valeur du navire que sur celle des marchandises, si le cas y écheoit, déduction faite néanmoins du frêt, le tout au marc le franc.

Observez que la loi ne dit pas que si le matelot est fait esclave, étant employé seulement pour le service de la cargaison, sa rançon ne doit être prise que sur cette cargaison exclusivement. La raison est qu'on ne peut concevoir un cas où le service de la cargaison soit indépendant de celui du navire. L'équipage n'étant préposé à la conservation de la cargaison qu'autant qu'il est chargé de celle du vaisseau, rien ne peut se faire, pour la cargaison, que par une suite du service dû au navire; au lieu que le service du navire peut n'avoir rien de commun avec le chargement.

§ V. — Maladie d'un homme de mer (1).

La loi a voulu que le matelot qui tomberait malade pendant le voyage, ou qui serait blessé au service du na-

(1) On attribue généralement les maladies dangereuses qui affligent les équipages des vaisseaux, dans les longs voyages, au défaut de circulation et du renouvellement de l'air dans la cale et les parties inférieures des bâtimens ; plusieurs moyens ont été proposés pour cet objet, mais celui qui a eu le plus de succès, est le Ventilateur du docteur Wuiltig. C'est un four-

vire, fût payé de ses loyers, traité et pansé aux dépens du navire; que s'il était blessé en combattant contre les ennemis et les pirates, il le serait aux dépens du navire et du chargement.

Mais, s'il était blessé à terre et qu'il fût sorti du navire sans autorisation, les frais de ses pansemens et traitemens seraient à sa charge; mais les loyers échus jusqu'à ce moment lui seraient cependant comptés.

Quoique la loi dise : *s'il tombe malade ou s'il est blessé pendant le voyage*, ces expressions doivent s'entendre, même avant le départ, quant aux blessures reçues pour le service du navire; c'est ce qu'attestent l'ordonnance de Wisbuy, articles 18 et 19, l'ordonnance de la hanse teutonique, articles 39 et 46, et les jugemens d'Oléron, articles 1, 6 et 7. A l'égard des maladies, le matelot n'est traité aux dépens du navire que pour celles qu'il contracte pendant le voyage.

---

neau en tôle, dans lequel on place un ballon de cuivre laminé, d'où partent deux tuyaux aspirateurs et une douille d'évacuation. Lorsqu'on allume le feu, la douille commence à souffler, et son souffle est d'autant plus fort que le ballon est plus échauffé, et que la température de l'air qu'il contient est plus élevée que celle de l'air intérieur, ou que la différence de leur densité est plus considérable. En allumant le fourneau pendant une heure ou deux, on peut, deux fois par jour, renouveler l'air dans un espace de trois à quatre cents toises cubiques.

Ce fourneau a, sur les Ventilateurs à soufflet, de très-grands avantages. La solidité de la matière dont il est construit rend sa dégradation plus difficile, il agit par lui-même et n'exige pas de bras pour le mettre en mouvement. Son effet continu doit être plus considérable que celui des autres Ventilateurs, dont l'action n'est pas soutenue, et dont le jeu éprouve quelqu'interruption.

D'après les avantages qu'offre cet appareil peu dispendieux, les armateurs devraient en pourvoir leurs navires, quand ils entreprennent un voyage de long cours.

Au reste, cette disposition de la loi ne s'applique qu'aux maladies naturelles et ordinaires; car, si le matelot est blessé ou tombé malade par suite de mauvaise conduite ou de délit, il ne peut exciper des dispositions de la loi; *voyez* Valin, sur l'article 11, titre 14, livre 3, de l'ordonnance de 1681.

Mais, lorsqu'il doit être traité et pansé aux dépens du navire et du chargement, les dépenses forment une avarie commune ou grosse, qui tombe sur les marchandises et le navire, au marc le franc.

Cette exception n'a lieu que pour les frais de traitement; car, si le matelot était estropié de manière à ne pouvoir plus gagner sa vie, il n'a droit, pour cet événement, à aucune indemnité. Quelques auteurs ont dit qu'on devrait lui assurer du pain; ce qui serait juste, mais il faudrait une loi qui l'ordonnât ainsi : il n'y en a point, parce que cette surcharge serait capable de refroidir le commerce maritime. Ce n'est donc que de l'état seul qu'on peut attendre une récompense de cette nature, sur les fonds de la caisse des invalides (1), où chaque marin verse, selon les voyages qu'il fait, une somme proportionnée aux gages qu'il reçoit, aux prises auxquelles il contribue, etc.; à chaque voyage, et par l'effet de cette tontine admirable, digne de son immortel auteur, il peut avoir des secours auxquels il a contribué plus ou moins long-tems.

Si c'est le capitaine qui soit malade, et qui soit laissé à terre, ne pouvant ramener le bâtiment, l'armateur doit

---

(1) Voyez : *Traité de la Juridiction des Consuls de France à l'étranger*, p. 305, chap. Ier, tit. IV.

rembourser tous les frais de sa maladie, en y comprenant le loyer de sa chambre et les salaires de sa garde; ce qui a été jugé par une sentence de l'amirauté de Marseille du 15 septembre 1750.

Dans les divers cas de maladies ou de blessures dont nous avons parlé, le capitaine, ou, s'il s'agissait de sa personne, le second qui le remplace doit juger dans sa prudence, et principalement d'après l'avis du chirurgien du navire, si l'on doit laisser le malade dans un hôpital de quelque lieu de relâche (1), et même se détourner de la route pour cet effet, comme il a été dit au paragraphe 11 de cette section.

Par une circulaire du 27 novembre 1826, qui renouvelle celle du 29 avril précédent, le ministre de la marine annonce la détermination de sévir contre les capitaines de navires de commerce allant aux Antilles, lorsqu'ils n'enverront pas promptement à l'hôpital les hommes malades de leurs équipages, et qu'ils leur administreront eux-mêmes des remèdes dont les effets ont été tant de fois déplorables. Nous allons en faire connaître les dispositions, afin que les capitaines qui voyagent dans les Antilles puissent se conformer aux vues bienfaisantes pour les navigateurs, que cette circulaire renferme. Le ministre dit :

« En effet, un rapport des officiers de santé de la Pointe-à-Pître, sur la situation sanitaire de cette partie de la Guadeloupe, durant le mois de juillet 1826, contient les objections suivantes :

« La fièvre jaune continue à régner parmi les marins

---

(1) Voir le chapitre *des Chirurgiens.*

» du commerce, elle a encore fait plusieurs victimes. Nous » devons aussi attribuer la mortalité, parmi les malades » de cette classe, à la négligence que mettent toujours » la plupart des capitaines à nous les envoyer au début » de la maladie. Plusieurs nous ont été apportés mou- » rans, et ont péri peu d'heures après leur entrée à l'hô- » pital. Nous avons appris qu'ils avaient été traités à leur » bord et qu'on leur avait fait prendre de l'émétique et » des purgatifs drastiques, dans la vue de faire avorter la » maladie. » — Il ajoute : « Malgré le peu de succès de ses efforts jusqu'à ce jour, l'administration n'en doit pas moins continuer à faire tout ce qui dépendra d'elle pour détruire, chez les capitaines de navire, une aussi funeste habitude; elle doit leur rappeler que si, dans le cas de dispense d'embarquement d'un chirurgien, un coffre de médicamens est mis à leur disposition, c'est seulement pour les secours provisoires à donner aux marins durant la *traversée*, et nullement pendant les relâches, où ils ont la possibilité et l'obligation de livrer les malades aux soins des hommes de l'art. »

Telle est, d'accord avec le vœu de l'humanité, l'intention bien réelle de l'ordonnance du 4 août 1819, qui d'ailleurs exclut prudemment de la composition du coffre de médicamens ces remèdes violens que les capitaines se procurent et dont ils font un si déplorable usage.

Le ministre continue en ces termes :

« En renouvelant ses représentations sur cet objet important, l'administration doit signifier aux capitaines que je suis très-déterminé à sévir contre ceux d'entre eux qui me seraient signalés comme s'étant rendus coupables, aux Antilles, d'une négligence que rien ne peut excuser. »

Cependant le capitaine, pendant le cours du voyage, ne doit rien négliger pour rendre la santé à un homme de son équipage. Pour parvenir à guérir de la fièvre jaune, un des meilleurs remèdes est *le ratanhia*.

Le docteur Foureau Beauregard propose de l'administrer de la manière que nous allons indiquer, attendu qu'une commission nommée a approuvé la formule.

Dans la première période de la fièvre jaune on doit donner pour boisson ordinaire la limonade ou plutôt l'oxycrat ratanhique. (Le vinaigre ratanhique, destiné à faire cet oxycrat, se prépare, soit par la solution de l'extrait suivant la méthode espagnole, soit avec la racine de ratanhia mise en digestion dans le vinaigre.) Plus tard, lorsque l'ictère commence et que le vomissement noir est imminent, M. Foureau conseille de donner deux ou trois fois par jour la potion dite *de rivière*; chaque dose avec trente-deux grains de carbonate de potasse parfaitement neutre, dissous dans quatre à cinq onces d'eau, à laquelle on ajoutera, au lieu de suc de citron simple, une cuillerée de vinaigre ratanhique. Enfin, pour détruire la dernière période, il prescrit l'eau de rabel faite avec l'acide kramérique, ou l'éther du même nom. Ces préparations s'obtiendraient avec l'acide que M. Peschier, pharmacien de Genève, a découvert dans le ratanhia, et auquel, comme on sait, il a donné le nom de kramérique.

M. Foureau pousse la confiance qu'il a dans le ratanhia jusqu'à présumer que l'emploi de l'oxycrat ratanhique, pendant les deux mois qui précèdent l'époque ordinaire de l'invasion de la fièvre jaune, serait un excellent préservatif contre cette cruelle maladie. Il fixe les règles sur le traitement préservatif ainsi qu'il suit :

Règles sur le traitement préservatif individuel de la Fièvre jaune.

1° Chaque homme de l'équipage d'un vaisseau naviguant de l'Europe vers les Indes occidentales, boira un verre d'oxycrat ratanhique ou de limonade ratanhique, tous les matins à jeun, pendant la traversée, et un mois encore après son débarquement ou pendant sa croisière dans ces parages.

Si l'on préfère prendre le ratanhia sous forme solide, chaque homme doit prendre quatre pastilles par jour; ces pastilles doivent être faites avec le sucre pulvérisé lié avec un peu de gomme adragante. Chacune doit être du poids de dix-huit à vingt grains, et contenir quatre grains et demi d'extrait de ratanhia.

2° Chaque homme se lavera le corps et les membres avec une petite éponge imbibée de vinaigre ratanhique étendu d'une quantité d'eau moindre que celle qui est nécessaire pour faire l'oxycrat. Ces lotions se feront trois fois par semaine.

Ce traitement est surtout destiné aux individus non acclimatés.

La loi du 26 mars 1804 (5 *germinal an* 12), par son article 3, a voulu que les capitaines, maîtres ou patrons fussent tenus de pourvoir aux frais des maladies contractées pendant le voyage, et à la dépense nécessaire pour mettre lesdits gens de mer en état de se rendre dans leurs foyers, ou pour fournir, en cas de mort, à leur sépulture. Selon cet article, les capitaines doivent déposer, à cet effet, une somme suffisante, ou donner une caution solvable, laquelle caution doit faire sa soumission au bureau

de l'inscription maritime, ou dans la chancellerie des consuls, et satisfaire auxdites charges.

Nous avons vu, dans le commencement de ce paragraphe, que la loi détermine de quelle manière le matelot, sorti du navire sans autorisation et blessé à terre, doit être traité. Quelques explications sont utiles à cet égard. Les auteurs remarquent que, quoique le matelot soit descendu à terre, s'il est blessé autrement qu'au service du navire, par exemple en se battant à la suite d'une querelle, sa blessure doit être considérée comme ayant eu lieu dans une circonstance étrangère au service; article 18 de l'ordonnance de Wisbuy, article 39 de celle de la hanse teutonique.

S'il est descendu sans congé, il ne sera pas pansé aux dépens du navire, quand même il aurait été blessé à son service, n'ayant pas été commandé pour aller à terre. La loi, en disant que, dans ce cas, le matelot pourra être congédié, consacre l'opinion de Valin sur l'article 12, titre 4, livre III de l'ordonnance de 1681.

Le matelot, congédié pour cette raison, ne peut demander ses gages qu'à proportion du tems qu'il a servi. Mais il est facultatif au capitaine d'user d'indulgence à son égard (1).

§ VI. — Mort d'un homme de mer.

Lorsqu'un matelot meurt pendant le voyage, si ce matelot est engagé au mois, ses loyers sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès inclusivement.

---

(1) Voir à la section 1re, des Traitemens, salaires et indemnités des gens de mer blessés, tués ou faits esclaves.

S'il est engagé au voyage, et qu'il meure en allant au port d'arrivée, ses gages lui sont dus à moitié ; mais s'il décède en revenant, ses héritiers ont droit de les recevoir en entier.

Dans ces divers cas, si le matelot est tué en défendant le navire, les loyers sont dus en totalité pour tout le voyage, si toutefois le navire arrive à bon port (265). Mais s'il y a prise, bris et naufrage avec perte entière du navire et des marchandises, les héritiers ne peuvent prétendre à aucun loyer, et ne sont cependant point tenus de restituer ce que le matelot a reçu à titre d'avance sur iceux (258).

Si le matelot est engagé au profit et au frêt, sa part entière est due pour tout le voyage, s'il meurt lorsque le voyage est commencé (265).

Toutes ces dispositions voulues par la loi sont très-équitables : elles ont été puisées dans les articles 13, 14 et 15 du titre 4, livre III, de l'ordonnance de 1681.

Le matelot, loué au mois, a gagné ses loyers jusqu'au jour de son décès arrivé pendant la traversée ; il a le même droit pendant sa maladie, tout aussi bien que s'il avait fait un service réel ; dans tous les cas, on a considéré qu'il était de toute justice que les loyers fussent payés à lui, à sa veuve ou à ses héritiers. C'est ainsi que s'en expliquent toutes les anciennes lois, tant françaises qu'étrangères ; l'ordonnance de 1584, article 76, les jugemens d'Oléron, article 7, le consulat de la mer, articles 127 et 130, l'ordonnance de la hanse teutonique, article 45.

Mais, s'il était engagé pour l'expédition, la loi distingue alors s'il est mort en allant ou en revenant ; dans le premier cas, elle accorde, comme on a vu, la moitié

de la somme convenue ; et, dans le second, la totalité ; ce qui doit être ainsi, quand même le matelot serait mort après que le navire a mis à la voile, ou le même jour, soit pour se rendre à sa destination, soit pour revenir dans le port du départ. (Valin, sur l'article 14, titre 4, livre III de l'ordonnance de 1681 ; Clairac, sur l'article 7 des jugemens d'Oléron; Consulat de la mer, chap. 127 et 129.)

On a vu aussi que les héritiers du matelot loué à la part du frêt ou du profit, doivent recevoir sa part entière, s'il vient à décéder lorsque le voyage est commencé.

Cette disposition sort de la règle commune, attendu que les héritiers ne peuvent suppléer aux labeurs du matelot mort ; mais Valin remarque, sur le même article, que c'est un moyen employé par la loi, afin d'encourager les matelots à se lier pour ces sortes d'entreprises, en leur laissant la perspective de donner à leurs enfans ou à leurs héritiers une somme pour subvenir à leurs besoins.

Dans tous les cas, il est juste qu'on déduise, avant de rembourser la part de l'homme décédé, les frais de l'enterrement du défunt. Une ordonnance de Charles-Quint le réglait ainsi. (Clairac, sur l'article 7 des jugemens d'Oléron, nº 4.)

La loi, portant ses vues encore plus loin, a alloué par un motif d'encouragement, aux héritiers du matelot, tous ses salaires, lorsqu'il a été tué en défendant le navire, comme s'il avait servi pendant le voyage.

Elle a aussi étendu cette faculté à toutes les espèces de locations, soit au mois, soit au voyage, soit à la part du frêt ou du profit; et soit que l'événement arrive en allant ou en revenant.

Ce paiement, pour le montant excédant les salaires

qui auraient été dus, en cas de mort naturelle, est fait tant par la cargaison que par le navire, et non par celui-ci seul, comme l'ont dit plusieurs auteurs que Valin relève sur l'article 15, titre 4, livre III, de l'ordonnance de 1681. La raison indique que c'est une dépense qui doit être supportée en commun, et c'est ce que l'article 263 a décidé, en statuant que le matelot blessé en semblable cas serait traité aux dépens du bâtiment et de la cargaison. Si, comme nous l'avons établi, les frais de la guérison forment une avarie grosse ou commune, il est évident qu'il en est de même, par une suite nécessaire, des salaires qu'on doit compter à sa veuve ou à ses héritiers, au-delà de ceux qu'il aurait eus si la mort eût été naturelle.

Il n'existe qu'une seule exception à tous ces cas, c'est lorsque le navire n'arrive pas à bon port, ou s'il périt. On a vu quels sont les droits qu'ont les gens de mer sur les débris et les effets sauvés, après un échouement avec bris et naufrage. Dans cette hypothèse, ils sont les mêmes; si les débris suffisent à tous, ils sont soldés; à défaut, ils viennent avec les gens de l'équipage, au marc le franc, sur le produit des débris du navire et du frêt des marchandises sauvées; et, si tout périt, ils n'ont, ainsi qu'eux, rien à réclamer.

Ce qui est décidé par la loi, à l'égard des loyers durant le combat, si le matelot est tué, est applicable *à la part* qu'il aurait dû avoir si on avait fait une prise. Elle doit passer à sa veuve et à ses héritiers, avec ce qui pouvait lui rester dû de ses avances, comme tenant lieu de salaires. On applique les mêmes règles lorsque le matelot se tue en exécutant une manœuvre, ou s'il est blessé,

et qu'il meure à la suite de ses blessures. Il en est différemment si l'événement arrive hors du combat; tout se règle suivant les alinéas 1, 2 et 3 de l'article 365. *Voyez* aussi Valin, sur l'article 16, titre 4, livre III de l'ordonnance de 1681.

SECTION III.

Des engagemens des gens de mer au profit ou au frêt.

L'ARTICLE 257 dit : « Si les matelots sont engagés au profit ou au frêt, il ne leur est dû aucun dédommagement ni journée pour la rupture, le retardement ou la prolongation du voyage, occasionés par force majeure.

» Si la rupture, le retardement ou la prolongation arrivent par le fait des chargeurs, les gens de l'équipage ont droit aux indemnités qui sont adjugées au navire.

» Ces indemnités sont partagées entre les propriétaires du navire et les gens de l'équipage dans la même proportion que l'aurait été le frêt.

» Si l'empêchement arrive par le fait du capitaine ou des propriétaires, ils sont tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage. »

On voit que ces dispositions législatives sont le résumé de l'article 7, titre 4, livre III de l'ordonnance de 1681, elles s'appliquent aux cas de voyage rompu, retardé ou prolongé, avant ou depuis le départ du navire. Mais si l'événement arrive par force majeure, il ne leur est rien dû, puisque, par le fait de leur engagement, ils suivent la bonne ou mauvaise fortune du navire, et courent tous les mêmes risques.

Mais, si les obstacles viennent par le fait des arma-

teurs ou chargeurs, ils doivent des dommages-intérêts aux matelots ; dommages que l'on règle de la manière la plus claire et par voie d'experts. Ceux qui sont faits esclaves dans le cas prévu par le paragraphe 4 ci-dessus, continuent d'être intéressés jusqu'à la fin du voyage, parce que la nature de leurs engagemens ne comporte pas les distinctions que nous avons faites.

Nous avons aussi vu au § 6 de la section précédente, que si le matelot engagé au frêt, meurt avant le voyage commencé, sa part entière est due d'après l'article 265.

L'article 239 du Code de commerce défend au capitaine, lorsqu'il est engagé à profit commun sur le chargement, de faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier, à moins de convention contraire. Mais, s'il viole cette prohibition, l'article 240 prononce la confiscation, au profit des intéressés, des marchandises embarquées pour son compte particulier. La règle que ces deux articles établissent, est basée sur les principes qui régissent les sociétés de ne rien entreprendre au préjudice des autres.

La raison en est 1° que le capitaine porterait préjudice à la société, en faisant diminuer le prix des marchandises embarquées en commun, parce qu'il en augmenterait la quantité ;

2° Qu'il pourrait donner plus de soin à bien vendre ses marchandises particulières, que celles appartenant à la société ;

3° Qu'il y aurait peut-être encore de sa part la même prédilection dans l'achat des marchandises de retour, dont il ferait encore élever le prix par sa concurrence.

Par identité de raisons, l'un des armateurs du bâti-

ment ne peut, pour son compte ou en participation, y mettre des marchandises en pacotilles, si ce n'est avec les co-intéressés, et s'il le fait, il est sujet, comme le capitaine, à la peine de la confiscation, sans pouvoir l'éviter même en offrant de payer le frêt de ses marchandises.

Et comme, d'après l'article 240, cette confiscation doit être au profit des autres intéressés, ni l'armateur, ni le capitaine, naviguant à profit commun, n'ont aucune part à prétendre dans les marchandises confisquées.

Il en serait autrement, si l'on ne naviguait qu'à la part et au frêt, par la raison qu'en payant le frêt de la marchandise, chacun des co-intéressés peut charger, puisqu'il fait l'avantage général, en faisant porter le frêt en compte.

Mais le capitaine ne peut rien recevoir, même à titre de gratification particulière, que l'on entend par étrennes ou droit de chapeau; s'il reçoit ou stipule un avantage semblable, il doit le rapporter à la masse.

Les mêmes obligations sont imposées aux gens de l'équipage, dans les mêmes circonstances.

Nous avons vu que, dans le cas de naufrage, les matelots sont payés sur les débris du navire; à l'égard des matelots engagés au frêt, il existe une exception portée par l'article 260, qui est, que les matelots engagés au frêt ne sont payés de leurs loyers que seulement sur le frêt, et à proportion de celui que reçoit le capitaine.

De même, les gens de l'équipage loués au profit ne reçoivent ce qui leur revient que dans le profit que produit le voyage, soit par ce qui a déjà été fait, soit par la revente des marchandises sauvées, si elles produisent quelques bénéfices.

Comme, par l'effet du naufrage, leur engagement est anéanti, l'article 261 a voulu que, lorsqu'ils s'emploient à sauver les débris du navire et les effets naufragés, ils soient payés de leurs journées sur le prix des choses sauvées.

CHAPITRE VIII.

Des gens de l'équipage en particulier.

On entend par équipage, les marins pris à l'inscription maritime pour monter le navire et obéir aux ordres du capitaine; ils ont des dénominations déterminées par l'usage et cette hiérarchie; il y a un capitaine en second, un lieutenant, quelquefois un subrécargue, un chirurgien et un écrivain, des officiers-mariniers, pilotes-côtiers et maîtres ouvriers, des matelots et ouvriers-marins, des volontaires, novices, mousses, coqs-surnuméraires.

Nous ferons connaître, au paragraphe du rôle de l'équipage, la forme de l'engagement, et ce que doit contenir ce rôle. Dans ce chapitre, nous nous bornerons à établir les règles à suivre lorsqu'on est engagé.

Dès que le rôle d'équipage a été dressé par le commissaire des classes, l'équipage est censé formé, puisque le marin a, comme on dit communément, la marmite à bord, et qu'il reçoit sa ration pour sa subsistance journalière; dès l'instant qu'elle lui est fournie, il ne peut plus se permettre de quitter le bord sans permission du capitaine, et ne peut, sans son autorisation, laisser entrer ni sortir aucun objet, quand même on se dirait chargeur ou co-propriétaire de ces objets.

Les matelots doivent obéir aux ordres du capitaine ou

à celui qui le remplace, ou qu'il a délégué pour quelque partie de ce qui concerne le service du bâtiment, et la conservation des marchandises (1).

Ceux qu'il a chargés spécialement de la surveillance d'une partie lui doivent compte de tout ce qui peut le mettre à portée de prévenir les accidens.

L'ordonnance du 1er novembre 1745, ainsi que nous l'avons déjà dit, défend, par des motifs louables, au capitaine de rien prêter ou avancer, en deniers ou marchandises, aux gens de mer qu'il commande, et même à tout homme de l'équipage de prêter à un autre qui lui serait inférieur en grade, à peine de nullité des obligations.

Dans la règle, l'engagement des gens de l'équipage ne peut être dissous que d'un consentement mutuel, si le rôle est formé, excepté pour le cas où l'une des parties ne satisferait point à son engagement. Dès-lors, la résiliation peut être demandée et accordée par l'officier d'administration de la marine, préposé aux classes, et, en pays étranger, par les consuls ou vice-consuls qui jugent du mérite de la réclamation; il ne faut pas perdre de vue que la location intervenue entre les gens de l'équipage et le capitaine est un contrat de louage de services, dont les formes doivent être observées autant que possible.

Ainsi, on ne peut contraindre les gens de l'équipage à un autre genre de service que celui pour lequel ils se sont engagés.

Mais si le capitaine ou le navire changeaient, ils dé-

---

(1) Voir, à la fin de ce titre, le résumé de ce que tout marin embarqué est obligé de faire.

vraient continuer leurs services, nonobstant ces changemens, puisqu'ils ne se sont pas engagés personnellement plutôt avec un tel capitaine qu'avec un autre, ou avec tel ou tel navire.

L'article 270 du code a voulu que tout matelot, qui justifie qu'il est congédié sans cause valable, ait droit à une indemnité contre le capitaine. Il fixe l'indemnité au tiers des loyers, si le congé a lieu avant le voyage commencé; à la totalité et aux frais de retour, si le congé a lieu pendant le cours du voyage; et le capitaine ne peut, dans aucun des cas ci-dessus, répéter le montant de l'indemnité contre les propriétaires du navire.

Cet article, après avoir ainsi fixé le droit des matelots, détermine qu'il n'y a pas lieu à indemnité, si le matelot est congédié avant la clôture du rôle d'équipage; il veut encore que, dans aucun cas, le capitaine ne puisse congédier un matelot dans les pays étrangers.

Ainsi, on considère comme une cause juste de congé pour le matelot et pour tous les gens de l'équipage, de ne pas savoir le métier, d'être voleur, mutin, violent, querelleur, indocile, et ne faisant son service qu'autant qu'il est châtié.

C'est ce que remarque l'article 6 des jugemens d'Oléron, et l'ordonnance de la hanse teutonique, articles 29 et 31; l'habitude de sortir du navire sans autorisation, s'il y est blessé à terre (264).

Les officiers-majors et le chirurgien peuvent être congédiés pour cause d'inexpérience dans leur état, ou pour toute autre cause plus ou moins grave, parce qu'on exige d'eux une certaine politesse que leur éducation et leur instruction comportent.

Quoique la loi défende de laisser à l'étranger un matelot, elle n'a pas entendu que ce dernier, ayant la connaissance de cette défense, pût impunément se livrer, en pays étranger, à des excès répréhensibles. Quelques motifs d'intérêt public et d'humanité que cette décision comporte, elle n'a point exclu le droit du capitaine de faire arrêter et de mettre entre les mains d'un agent diplomatique, ou de tout autre fonctionnaire préposé pour protéger le commerce français en pays étranger, un homme de l'équipage dont les crimes et délits, ou l'insubordination portée à l'excès, rendraient la présence dangereuse; et s'il n'existait point de magistrat français à qui le capitaine pût remettre cet homme, il doit le ramener en prenant envers lui les mesures que l'autorité, dont il est investi, lui donne la faculté d'exercer (1).

Enfin, quel que soit le pays où l'homme de mer ait été congédié, il reste sous la surveillance immédiate de l'administration de la marine. L'article 14 du titre 14 de l'ordonnance du 31 octobre 1784, ordonne aux commissaires des classes des ports et des colonies, ainsi qu'aux consuls et vice-consuls de France, dans les ports étrangers, de faire mention desdits congés sur le rôle de l'équipage et sur le livret de l'homme congédié. Ils doivent aussi faire rentrer, le plus promptement possible, dans leur arrondissement maritime, les gens de mer qu'on leur a laissés pour les causes ci-dessus exprimées, ou qui sont malades dans les hôpitaux, et les faire embarquer, au-

(1) Voir IIe partie, titre I, chap. II, *Des peines qu'on peut imposer aux matelots dans les ports et rades, ou en voyage, et dans le cas de désertion ou d'insubordination.*

tant qu'ils le peuvent, sur les navires qui ont besoin d'hommes, et qui sont destinés pour les ports des quartiers desdits gens de mer, ou pour les ports voisins.

Lorsque les officiers des classes ou les consuls ordonnent à un capitaine d'embarquer sur leurs navires quelque homme de mer, celui-ci ne peut le refuser.

Ces fonctionnaires, dans cette circonstance, règlent leurs loyers de sorte que, dans aucun cas, ils n'excèdent ceux qu'ils avaient sur les bâtimens dont on les a débarqués ou congédiés; on en fait note sur les rôles d'équipage, et toutes autres conventions de loyers qui seraient contraires auxdites notes doivent être déclarées nulles et comme non stipulées.

Lorsque le voyage est terminé et qu'on est rentré dans le port de départ, les gens de l'équipage ne peuvent quitter le bâtiment avant qu'on n'ait déchargé les marchandises et qu'on ne les ait mises à terre, qu'on n'ait retiré des mâts les voiles et que le navire soit conduit et amarré à sa destination, sauf à ceux qui, étant loués au voyage, pourraient souffrir, dans le débarquement, un retard plus long, pour lequel l'usage autorise à demander un dédommagement à l'armateur, si toutefois la cause du retard n'est pas l'effet de la force majeure, mais bien survenue par le fait du capitaine.

Nous avons vu, au chapitre des *Droits et Devoirs du capitaine*, l'obligation où il était de veiller à la conservation des gens de son équipage et de les représenter au désarmement, ou d'administrer des preuves de leur désertion, ou s'ils ont quitté le bord pour cause d'inconduite ou de maladies, d'en fournir les preuves avec les indications précises; et, en cas de décès, de déposer les effets ap-

partenant au mort, ou le prix résultant de la vente, conformément au réglement du 23 août 1739, ainsi que nous le ferons connaître au paragraphe des *décès et des testamens* dans le chapitre des *Devoirs du capitaine pendant le voyage*, IIe partie, ci après.

Lors de l'arrivée du navire, le commissaire des classes doit noter sur les livrets des gens formant l'équipage, le jour et le lieu de désarmement, et rapporter cette note sur le registre matricule de classement pour ceux de son quartier; ce qui doit aussi être suivi pour les autres gens de l'équipage lorsqu'ils rentrent dans leur quartier respectif.

Par une raison de sagesse et de bonne administration, la déclaration du 18 décembre 1748 et l'arrêt du 16 janvier 1734 ont ordonné que les matelots français ne pussent être payés de leurs salaires que dans la ville de leur départ, encore qu'on désarme ce navire dans un autre pays, ce paiement ne devant être fait que dans le lieu de leur domicile, s'il se trouve autre que celui d'où ils se sont mis en voyage.

Les principes qui ont dicté ces lois sont maintenus par l'arrêté du 26 mars 1804 (5 *germinal an* 12).

Quant aux matelots étrangers auxquels on accorde la faculté d'être engagés jusqu'à la concurrence d'un quart pour former un équipage français, suivant l'article 2 de la loi du 21 septembre 1793, l'arrêté du 16 mai 1804 (24 *floréal an* 12) contient, pour eux, un réglement particulier, fondé sur des raisons de sûreté générale.

Nous avons fait connaître, dans le précédent chapitre, que les salaires des matelots sont insaisissables de la part des habitans des villes maritimes d'après l'ordonnance du 1er novembre 1745, nous y renvoyons nos lecteurs.

Enfin nous devons leur faire remarquer que toute action en paiement pour frêt du navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, se prescrit par un an écoulé après le voyage fini; et pour ce qui est de la nourriture fournie aux matelots par l'ordre du capitaine, par un an après la livraison (article 453); mais ces prescriptions ne peuvent avoir lieu s'il y a cédule, obligation, ou arrêté de compte, ou interpellation judiciaire. Voyez ce que nous avons dit à cet égard au précédent chapitre.

SECTION PREMIÈRE.

Du traitement, salaires et indemnités des gens de mer blessés, tués ou faits esclaves.

Nous avons indiqué, dans les paragraphes 4 et 5 du chapitre précédent, ce qui était dû aux gens de l'équipage qui étaient faits esclaves, blessés ou qui tombaient malades pour le service du bâtiment.

Il nous reste à déterminer aux dépens de qui ils doivent être traités, salariés et indemnisés.

Comme ces sortes d'événemens se fixent selon l'accident qui y a donné lieu, on examine si les dépenses sont avaries communes ou non.

Ainsi, si un matelot tombe malade d'une maladie ordinaire, s'il est blessé en faisant le service journalier ou une manœuvre commandée par le capitaine (si aucun tort ne peut lui être imputé), il doit être traité sur les fonds appartenant au navire, et il continue d'avoir droit à ses loyers et à ses parts et profits, puisque c'est pour

le navire que cette blessure a eu lieu, et non dans un combat, ou pour le salut commun.

Mais s'il est blessé en combattant, ou à la suite d'une manœuvre pour éviter le feu de l'ennemi ou un abordage, ou pour prendre le vent, ou enfin courir devant lui, ou faire une attaque, le blessé, ayant exposé sa vie pour le salut commun, les frais de son pansement et les accessoires sont mis au rang des avaries communes.

A ce premier cas il s'en présente un second, c'est celui où un homme de l'équipage est envoyé à terre, ou mis sur barque ou chaloupe pour exécuter les ordres du capitaine; s'il est fait esclave ou s'il éprouve des blessures sans sa faute, alors les frais de sa rançon ou de son traitement sont supportés par les armateurs, s'il a été envoyé pour le service seul du navire, attendu que ce fait est considéré comme une avarie simple; mais, s'il y est envoyé pour le service, tant du navire que de la cargaison, les frais doivent être supportés par contributions, attendu que, dans ce cas, l'avarie est commune.

Par suite de ces diverses décisions, on doit payer aux héritiers d'un homme tué ou mort de ses blessures les loyers courus depuis cette mort jusqu'à la fin du voyage. Il en est de même pour les loyers de ceux qui ont été faits esclaves, ainsi que nous l'avons vu au paragraphe 4 du précédent chapitre.

Si l'homme de mer, tué, fait esclave ou blessé, est remplacé, quoique les loyers courent pour les héritiers, le captif ou le blessé, les salaires de l'homme qui remplace étant une double dépense occasionée pour le service du navire, elle doit être considérée comme avarie commune.

CHAPITRE IX.

Des Passagers.

NOUS avons vu, au paragraphe du rôle d'équipage, qu'en exécution des lois et réglemens, les personnes qui s'embarquent pour faire un voyage sur un navire, et qui se nomment passagers, doivent être comprises, à la suite du rôle d'équipage, après avoir rapporté une patente de santé constatant que le bureau de la consigne ne s'oppose pas à leur embarquement; et, si elles sont âgées de plus de quinze ans, que l'autorité locale, aux termes de la décision du 15 mars 1817, leur a délivré un passeport qui leur accorde la sortie du royaume; mais, si elles arrivent, le débarquement ne doit être permis qu'autant qu'elles auraient fait viser leur passeport par l'autorité locale. Dès que le capitaine les a mises sur son bord, il doit justifier de leur débarquement ou de leur décès, enfin de ce qu'elles sont devenues.

L'obligation que le passager contracte avec le capitaine, pour la location de son passage, se règle ordinairement par une convention quand une loi ne le fixe pas d'une manière contraire. Une fois qu'il est convenu et qu'il est embarqué, si le passager meurt dans la traversée, le frêt pour son passage n'est pas moins dû en entier, comme le droit de passage n'augmente pas en raison de l'enfant dont une femme enceinte accouche sur le navire.

Mais le capitaine ne peut laisser embarquer que des

personnes connues et qui justifient de passeports suivant la loi du pays où elles s'embarquent, afin de ne pas soustraire à l'œil vigilant de la justice des scélérats coupables de quelques crimes ou délits : à cet égard, il doit prendre toutes les précautions possibles pour ne pas exposer le navire à des visites, arrêts ou prises.

Aussitôt que le capitaine a informé le passager qu'il va mettre à la voile, celui-ci doit se rendre à bord ; une fois qu'il y est rendu, il ne peut plus mettre pied à terre, même momentanément, sans la permission du capitaine ; dans ce cas, si le navire part sans l'attendre, le passager perd le frêt, s'il l'a payé, ou le doit, s'il ne l'a que promis. Cette question importante s'est présentée à juger par le tribunal de commerce de Marseille. Nous allons faire connaître en substance le jugement.

Le 24 octobre 1818, le sieur Blanchet aîné affréta au capitaine Rosso le brick anglais le *Tancrède*, pour un voyage lié de Marseille à Saint-Domingue, et de cette île à Marseille.

Le sieur Mathey fut embarqué sur le *Tancrède* en qualité de premier subrécargue.

Le capitaine Rosso se soumit à accorder trois mois de starie à Saint-Domingue.

Le *Tancrède* arriva au Port-au-Prince, le 27 avril 1819.

Le 27 juillet de la même année, jour où expiraient les trois mois de starie accordés, le sieur Mathey écrivit au capitaine Rosso, qu'il était prêt à partir, et il envoya ses provisions à bord.

Le 28 juillet, le capitaine Rosso prit ses expéditions.

Le 1er août, après diverses demandes auprès du sieur Mathey, pour l'engager à s'embarquer, ne le voyant pas

rendu à bord, il leva l'ancre, et, à minuit, il mit à la voile, laissant le sieur Mathey à Saint-Domingue. Celui-ci prit alors passage sur un autre bord, pour se rendre à Marseille, où il arriva quelques jours après le *Tancrède*.

Le 19 juillet 1819, il cita le sieur Rosso en dommages-intérêts, pour l'avoir laissé à Saint-Domingue; ce qui l'avait mis dans la nécessité d'affréter un autre navire pour se rendre à Marseille.

Après des défenses diverses, il a été prouvé au tribunal, que le sieur Mathey avait été prévenu du jour de départ du navire, et de l'heure à laquelle on devait mettre à la voile; que, dès lors, il ne devait attribuer qu'à sa négligence ou à sa mauvaise volonté, de n'avoir pas profité du voyage; d'après ce point, ainsi établi, le tribunal a déclaré qu'il n'y avait pas lieu à accorder des dommages-intérêts. Ce jugement a donc établi en principe que, lorsqu'un capitaine est prêt à mettre à la voile, il a rempli toutes ses obligations en prévenant du jour du départ les personnes qui doivent s'embarquer à son bord, et qu'il peut partir sans les attendre, si elles sont en retard. — Il est à la date du 27 octobre 1819; rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. I, page 32, Ire partie.

On voit, par cette décision applicable aux passagers, que ceux-ci doivent être exacts à se rendre à bord, puisqu'ils s'exposeraient à être laissés sur les lieux, si le capitaine les a prévenus à tems de son départ; ainsi, lorsque le capitaine a donné avis qu'il va mettre à la voile, ils doivent se munir de tout ce qui peut leur être utile pour leur nourriture pendant la traversée, à moins que, par la convention d'affrétement, le capitaine ne se soit

engagé à les nourrir, soit à sa table, soit autrement, et, pour ce qui concerne les suites de cette obligation, on suit presque toujours les usages locaux.

Mais s'il n'existe pas de convention pareille, et si les provisions étaient, par accidens imprévus, gâtées ou avariées, ou qu'elles fussent insuffisantes, par suite de la longueur de la traversée, ils peuvent réclamer du capitaine une nourriture égale à celle que reçoivent leurs semblables, suivant une taxe raisonnable. On voit que c'est une juste compensation de ce que l'article 249 a établi en faveur de l'équipage, s'il éprouvait une disette.

Le passager ne peut obliger le capitaine à relâcher dans un autre port que celui de sa destination; mais si un passager se trouvait atteint d'une maladie contagieuse, le capitaine peut et doit le déposer, même malgré lui, au premier lieu où il pourrait être soigné. Je pense aussi qu'il doit en être de même dans le cas très-rare où un passager craindrait la mer au point que sa vie dépendît d'une prompte mise à terre à la première vue; on devrait même s'en rapprocher, et l'y laisser pour y recevoir les secours que sa situation réclamerait, parce qu'il y aurait de l'inhumanité à laisser périr un homme pour un accident auquel il dépendrait de remédier. Il serait donc essentiel de décider que le passager qui sort du navire avant la fin du voyage, doit payer la totalité du prix qu'il a promis pour sa traversée, lors même qu'il ne continue pas sa route, par suite d'un cas de force majeure indépendant de sa volonté.

Lorsque le capitaine reçoit les marchandises et effets que le passager emporte avec lui, il en est responsable: dans ce cas, l'on suit la règle qui est établie à l'égard

Pondichéry.

	En allant.	En revenant.
	Fr.	Fr.
Pour chaque passager nourri à la table du capitaine	1340	— 1610
Pour chaque passager, à la ration simple, y compris sa nourriture	445	— 485

Bengale.

Pour chaque passager nourri à la table du capitaine	1560	— 1840
Pour chaque passager, à la ration simple, y compris sa nourriture	540	— 600

Par l'article 2, le gouvernement s'est réservé de faire des conventions particulières avec les armateurs, pour les militaires allant aux colonies ou en revenant en corps de troupes.

CHAPITRE X.

De l'obligation du capitaine de visiter le navire, afin de s'assurer s'il est en état d'entreprendre le voyage auquel il est destiné.

DÈS qu'un capitaine ou maître est choisi, et que ses conventions sont faites, il est d'usage qu'avant toute chose il visite le navire duquel il va prendre le commandement, pour reconnaître ce qu'il y a à faire, et y procéder d'une manière convenable, ainsi que le fait un capitaine de la marine royale. Comme lui, il doit veiller au radoub, et tenir la main à ce qu'il se fasse avec soin et exactitude. (Ordonnance de 1689, livre I, titre 3, article 8, et titre 7, articles 5 et 6.)

Comme lui encore, lorsque le bâtiment sortira du ca-

rénage et du port pour aller en rade, il sera sur son bord (227), afin de pourvoir à la sûreté du navire, et de lui donner un bon mouillage, en lieu sûr et commode. (Titre 3, articles 5 et 10; titre 7, article 11.)

Il doit aussi visiter les cordages, poulies (1), voiles, ancres, guindages, et autres agrès et apparaux, et ceux de rechange en cas de fortune de mer; s'assurer si les vivres et approvisionnemens du navire sont proportionnés au nombre d'hommes dont il forme son équipage, et aux passagers de première et seconde classes.

Il a été découvert depuis peu, par l'amiral russe Krusentern, les moyens de préserver l'aiguille aimantée de l'influence des canons et autres pièces de fer de bord.

Cette découverte consiste à garnir d'une plaque de fer-blanc la boussole. L'expérience qu'on en a faite ayant justifié la bonté de cette manière d'isoler l'aiguille aimantée, et par ce moyen la rendre invariable, le gouvernement a ordonné qu'on fît généralement usage de boussoles ainsi garnies, sur toute la flotte.

Nous ne saurions trop engager les capitaines de navire du commerce, de faire usage de ces sortes de boussoles.

Le capitaine doit veiller à ce qu'il ne soit embarqué aucune espèce de vivres ou de boissons, avant de s'être assuré de leur qualité, et qu'il ne les ait jugés bons et en état de souffrir le transport.

Avant d'embarquer les futailles d'armement à contenir

(1) Si l'on veut obtenir des poulies dures comme du fer, on peut employer le moyen ci-dessous :

Lorsque les poulies sont achevées par l'ouvrier, on les fait bouillir dans l'huile d'olive pendant sept à huit minutes, et lorsqu'elles sont sèches, elles ont une dureté égale à celle du cuivre.

l'approvisionnement en eau et en vin pour la campagne, elles seront combugées, rimées à plusieurs reprises et remplies d'eau fraîche. Au bout de cinq ou six jours, elles seront vidées et transportées à bord. On aura soin de mêler à l'eau qui doit être embarquée de la chaux vive, à raison d'un hectogramme par barrique de quatre tonneaux. Quand les futailles seront remplies et arrimées dans la cale, on en couvrira les bondes avec des morceaux de toile, sur lesquels on mettra des plaques de fer-blanc légèrement arrêtées, pour empêcher les rats de s'y jeter : les parties extérieures seront goudronnées autant que possible.

Il doit avoir à bord un filtre et des jarres pour y transvaser l'eau, ainsi que du charbon de bois que l'on pile au besoin pour filtrer l'eau, la clarifier et la rendre, autant que possible, susceptible d'être bue (1).

S'il n'adopte pas le filtre à double courant, il doit, suivant la nature et la longueur du voyage, se munir de fontaines ou réservoirs à filtrations, essayés et adoptés depuis 1812 au ministère de la marine, suivant les cas où les instructions du ministre de ce département prescrivent ces précautions, ce dont il sera informé, sur sa demande, par le commissaire aux classes du port d'armement.

Il doit faire embarquer du vinaigre, de l'eau-de-vie, de l'oxycrat ratanhique (vinaigre ratanhique), de l'acide krameérique de M. Peschier, et des citrons en suffisance, lorsque le port d'armement est pourvu de ces approvisionnemens.

(1) Voir, à la fin de ce titre, l'Instruction sur les filtres à double courant, que je conseille d'adopter pour les navires de commerce, ainsi que le gouvernement les a adoptés pour les vaisseaux du Roi.

Lorsque l'eau est altérée, on doit y faire mettre quelques bouteilles de vinaigre proportionnellement à la capacité des jarres, tonneaux ou futailles.

Si l'équipage est menacé du scorbut, on joindra un tiers d'eau-de-vie de la quantité de vinaigre.

Dans les pays chauds, il sera mis dans l'eau des jarres une certaine quantité de citrons, d'eau-de-vie et de sucre.

Lorsque, dans les pays étrangers, il faudra faire de l'eau, l'officier de santé qui sera sur le bord se transportera sur les lieux pour essayer l'eau et s'assurer de sa bonne qualité.

Sur la quantité de vinaigre embarquée, le capitaine aura soin d'en donner chaque jour à l'équipage pour se laver la bouche.

Les coffres à médicamens des vaisseaux de commerce doivent être composés comme ceux conformes au modèle qui est donné au chapitre du chirurgien, et se trouve à la fin du titre II, Ire partie.

Lorsque le capitaine se sera assuré, par suite de sa visite d'inspection du navire, qu'il est nécessaire de le réparer, de l'agréer (1), de l'approvisionner, etc., il en fera part à l'armateur, s'il est sur les lieux, ou à son fondé de pouvoirs, s'il en a constitué un pour le représenter, et qu'il soit connu du capitaine; et après s'être concerté avec lui, et avoir obtenu son autorisation spé-

(1) On a découvert le moyen de rendre la poix et le goudron élastiques, et par ce moyen de rendre les cordages, les toiles à voiles, les bois et autres matières couvertes de goudron, moins perméables à l'eau, et moins faciles à se fendre ou à s'écailler. Pour cela, on dissout le caout-chouc dans l'essence de térébenthine, ensuite on mêle la solution à la poix et au goudron seul ou mélangé, et on le rend liquide par la chaleur.

ciale, qui, pour la sûreté du capitaine, doit être donnée par écrit, il pourra faire travailler au radoub, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent sur le corps du navire et le fréter (article 232). Mais si l'armateur n'est pas sur les lieux, et qu'il néglige de constituer un fondé de pouvoir, le capitaine a le droit de faire tout ce qu'il aurait dû faire s'il avait été autorisé par eux, puisqu'il est à présumer que l'armateur s'en est rapporté au capitaine pour le fourniment de son navire, et l'a autorisé licitement à faire les dépenses qu'il jugerait nécessaires, même dans le lieu de l'embarquement et avant le voyage commencé; puisque, si le capitaine a pris de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, sans nécessité reconnue et légalement constatée, il est personnellement tenu du remboursement et du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu (236).

Les ouvriers et fournisseurs employés à ces travaux et fournitures ont des priviléges que nous indiquerons dans le titre qui les concerne.

Mais comme il peut se faire que le capitaine n'obtienne pas crédit de leur part, il doit alors user de la ressource d'emprunter. Cependant, si le bâtiment était frété du consentement des propriétaires et que quelques-uns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédier, le capitaine a la faculté, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusans, de fournir leur contingent, d'emprunter à la grosse pour leur compte sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du juge (233).

Il faut donc, pour faire courir la demeure, que le ca-

pitaine fasse signifier par huissier une sommation aux propriétaires ou à l'armateur, portant de fournir les fonds nécessaires qu'on spécifie; à défaut, il sera emprunté à leurs risque, péril et fortune, et l'intérêt courra à leurs dépens (1139 et 1652, cod. civ.).

Après cette sommation et le délai de vingt-quatre heures expiré, le capitaine doit présenter au juge une requête à laquelle il joindra l'original de la sommation, et lui demandera d'être autorisé, à faire l'emprunt pour leur compte, faute par eux d'avoir fourni leur portion contributoire. Il n'est pas nécessaire d'assigner, la loi ne l'exige point; et, en effet, cette procédure entraînerait trop de longueurs. C'est ce que l'article 322 semble déterminer en disant *dans les vingt-quatre heures de la sommation qui leur en sera faite.*

Le capitaine doit aussi veiller à ce que le navire soit bien gréé, lesté, conditionné et qu'il n'ait pas une trop forte charge, attendu qu'il serait en faute s'il l'avait chargé outre mesure, et que cette surcharge eût donné lieu à quelque sinistre. (L. 1, C. *ne quid oneri publico*, L. 7, § 2, L. 27, § 23. ff. *ad legem Aquil.*, L. 1, § 4, ff. *si quadrup.* Lois attribuées aux Rhodiens, ch. 22, ordonnance de Wisbuy, article 46; réglement d'Anvers, article 10; droit anséatique, titre 3, article 2.)

Il en est de même si le capitaine n'a pas arrimé d'une manière convenable. (Ordonnance, article 8, titre *du capit.*; droit anséatique, titre 3, article 2.)

Enfin, il serait utile, pour éviter toute espèce de dol, qu'au moment où le navire a pris son manifeste le capitaine eût, comme pièce de bord, un inventaire exact de l'armement du navire, et qu'avant de mettre à la voile il

en déposât sans frais un double au greffe du tribunal de commerce, ou au bureau du port, pour qu'on pût y avoir recours au besoin, comme on a recours au certificat de visite exigé par l'article 226.

CHAPITRE XI.

De l'obligation de faire visiter le navire avant de prendre charge.

Le capitaine, avant de prendre charge, a une formalité essentielle à remplir, c'est de faire visiter deux fois son navire aux termes et dans les formes prescrites par l'article 225 du Code de commerce, par la déclaration du Roi du 17 août 1779, articles 1, 2 et 3; enfin par la loi du 13 août 1791, articles 12 et 13.

Ces visites sont faites par des experts nommés par le tribunal de commerce d'après les formes indiquées au chapitre *des visites des navires*, auquel nous renvoyons.

Le tribunal doit nommer, autant que possible, un ancien capitaine ou officier, un constructeur de navire et un charpentier.

Les procès-verbaux de visite qu'ils rédigent doivent être déposés au greffe du tribunal de commerce; il en est délivré des extraits au capitaine qui prend le commandement du navire visité, et qui est tenu de les avoir comme pièces de bord (226) (1).

L'article 3 de la déclaration de 1779 veut encore que, lorsque le navire est prêt à recevoir son chargement de

(1) Suivant l'ordonnance du 1er novembre 1826, dans les ports où il n'y a pas de tribunal de commerce, les procès-verbaux de visite des na-

retour, il soit procédé à une nouvelle visite dans la même forme (et par les personnes du même état) que celles ordonnées par l'article 1er, et par la loi du 13 août 1791.

Lors de la rédaction du procès-verbal les officiers du navire sont tenus de représenter celui de visite, fait dans le lieu du départ, pour être recolé, et à l'effet de constater les avaries qui peuvent être survenues pendant le cours du voyage, par fortune de mer, ou par le vice propre dudit navire.

Un capitaine ne saurait trop porter attention à cette formalité et s'assurer par lui-même si le navire est en état de naviguer, étant responsable de tous les événemens envers les intéressés au navire et au chargement (article 228), puisqu'il perd son frêt; et répond des dommages-intérêts de l'affréteur si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer; la preuve étant admissible nonobstant et contre les certificats de visite et de départ (297).

Il y a plus, par l'article 4 de la déclaration de 1779. Les assurés ne sont admis à faire le délaissement du navire déclaré innavigable (article 297, 3e alinéa) qu'en représentant les procès-verbaux de visite du navire, ordonnés par les articles 1 et 3 de la même déclaration.

Emérigon ajoute, tom. 1er, page 578 : « Faute de re-

---

vires, dressés en exécution de l'article 225 du Code de commerce, peuvent être reçus par le juge de paix du canton.

Les capitaines peuvent donc, dans les vingt-quatre heures, s'en faire délivrer un extrait par le greffier de la justice de paix.

A l'expiration de ce terme, fixé par le paragraphe précédent, le juge de paix est tenu d'envoyer les procès-verbaux au président du tribunal de commerce le plus voisin, et le dépôt en est fait au greffe de ce tribunal.

» présenter les procès-verbaux de visite, l'innavigabilité
» est présumée provenir du vice propre du vaisseau. Cette
» présomption *est juris de jure*, puisqu'elle est prononcée
» par le législateur. »

Nous pensons que, d'après le code, article 226, les procès-verbaux de visite étant pièces de bord, nulle distinction n'existe plus entre l'armateur et le simple chargeur, puisque ce dernier peut, avant de charger, s'assurer si le navire, sur lequel il met sa marchandise, est navigable ou non. Mais dans le cas où le navire aurait un vice caché, le simple chargeur aura sa garantie contre qui de droit, après la preuve rapportée du vice (297).

Mais, si l'innavigabilité n'est pas la cause du délaissement fait aux assureurs et qu'elle le soit faute de nouvelles du navire (article 395), le défaut de procès-verbal de visite laisse-t-il à présumer qu'il a péri par un vice innavigable lors du départ ? Nous ne le pensons pas, parce que l'article 4 du réglement de 1779 n'oblige les assurés à le représenter que dans le cas spécial d'innavigabilité; cependant, comme la loi a infligé une responsabilité pour la violation de l'article 125, il faut savoir sur qui retombent les dommages-intérêts résultant de l'omission de la formalité, et, à cet égard, l'article 228 rend le capitaine responsable envers les intéressés au corps et à la cargaison, et les articles 225 et 228 ne donnent qu'une action particulière à ceux-ci, sans l'étendre aux assureurs, parce qu'en droit les fins de non-recevoir ne peuvent être étendues; si cela était on pourrait l'appliquer à tous les cas de délaissement déterminés par l'article 369, et qui sont tous indépendans de l'état du navire au moment du départ, ce qui ne peut pas être.

Ainsi jugé par le tribunal de commerce de Marseille, le 28 février 1821. Ce jugement est rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime,* tom. 2, part. I, page 65.

A cette première question il s'en est présenté une seconde, celle de savoir si, lorsque le navire a naufragé, l'assuré doit être admis au délaissement sans rapporter le procès-verbal prescrit par la déclaration de 1779, et l'article 225 du code, de constater que ce navire était, à l'époque du départ, en bon état de navigation.

La solution de cette importante question a souvent donné lieu à de grandes discussions; mais tous les doutes paraissent maintenant levés.

On reconnaît généralement aujourd'hui que les assurés ne sont tenus de rapporter les procès-verbaux de visite, pour établir le bon état du navire au moment du départ, que dans le seul cas où le délaissement serait fondé sur l'innavigabilité.

On reconnaît, par suite, que les assurés sont dispensés de cette obligation lorsqu'il y a échouement avec bris, naufrage, prise; dans ces derniers cas la présomption est en faveur du navire, sauf la preuve contraire par les assureurs.

C'est ce qui a été décidé par arrêt de la cour de cassation le 24 mars 1806, rapporté par Sirey, tom. 6, part. II, page 933, et par un jugement du tribunal de commerce de Marseille, le 5 mars 1821, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 2, partie première, page 175.

CHAPITRE XII.

De l'embarquement et du débarquement des marchandises.

Les chargemens et déchargemens des navires ne peuvent avoir lieu que dans l'enceinte des ports où les bureaux d'entrée et de sortie sont établis, sauf les cas de force majeure, justifiés par un rapport fait dans les formes qui sont prescrites. La loi du 4 germinal an 2, titre 6, article 1, a ordonné qu'aucune marchandise ne peut être embarquée ou déchargée qu'en plein jour, entre le lever et le coucher du soleil, et après un permis du préposé des douanes.

Les commis, nommés pour assister à l'embarquement ou au débarquement, sont tenus de se transporter au lieu du chargement ou du déchargement, à la première réquisition, à peine de répondre des événemens résultant de leur refus.

Les objets qui doivent être jaugés ou pesés ne peuvent être déplacés du quai ou autre lieu de décharge, qu'après avoir été pesés ou jaugés et le permis des préposés obtenu (1).

Les parties des marchandises qui sont transportées du port dans les navires, ou des navires dans le port, par le moyen d'alléges, doivent être accompagnées d'un permis du bureau, lequel doit énoncer les quantités et qualités dont chaque allége est chargée.

---

(1) Voir le Tarif pour l'évaluation en kilolitres ou nouveaux tonneaux de mer, du poids et de l'encombrement, etc., au chapitre du *jaugeage des navires*.

Quant aux marchandises dont la sortie est défendue ou assujettie à des droits, et qui sont également transportées par alléges d'un lieu où il y a un bureau dans un autre lieu où il y a un autre bureau, elles doivent être déclarées et expédiées par acquit à caution, pour en assurer la destination.

Dans l'un et l'autre cas, les versemens de bord à bord ou les transbordemens, ainsi que les déchargemens à terre, ne peuvent avoir lieu qu'en présence des commis de la douane, à peine de saisie, de confiscation des marchandises, et de 100 francs d'amende contre les conducteurs.

SECTION PREMIÈRE.

De l'importation et de l'admission dans les îles de la Martinique et de la Guadeloupe, des marchandises étrangères. — Des acquits à caution à rapporter. — De la permission aux navires français d'importer, jusqu'au 1er janvier 1830, les fers et les aciers non ouvrés, dans les colonies d'Amérique, d'Afrique et de l'Inde, en payant, dans le port d'expédition, le cinquième des droits auxquels ils sont assujétis à leur consommation en France.

SA MAJESTÉ, après avoir pris connaissance des tarifs en vigueur dans les îles de la Martinique et de la Guadeloupe, en vertu des ordonnances de ses gouverneurs,

Voulant donner plus d'uniformité au régime commercial desdites îles, et en même tems étendre et faciliter leurs relations de commerce avec l'étranger, en tout ce qui n'est pas contraire aux intérêts de la métropole, a rendu le 15 février 1826, une ordonnance qui porte : Qu'à dater du 1er juillet de l'année 1826, il est permis aux navires, soit nationaux, soit étrangers, d'importer dans

les deux îles de la Martinique et de la Guadeloupe, mais seulement dans les ports qui sont ci-après désignés, les diverses denrées et marchandises étrangères énumérées dans les tableaux annexés sous les nos 1 et 2 ci-après (art. 1).

Les ports où lesdites denrées et marchandises peuvent être importées, sont, pour la Martinique, Saint-Pierre, le Fort-Royal et la Trinité, et pour la Guadeloupe, la Basse-Terre et la Pointe-à-Pitre (art. 2).

Celles desdites denrées et marchandises, qui sont portées au tableau n° 1, paieront, à leur importation de l'étranger, les droits énoncés audit tableau, et ce, sans aucune distinction de pavillon, soit étranger, soit national; les marchandises de même espèce, apportées de France sur navires français, ne paieront qu'un droit de cinq centimes par cent kilogrammes (art. 3).

Les droits portés au tarif sus-énoncé ne peuvent être augmentés ni diminués par aucun acte des gouverneurs ou de toute autre autorité dans les colonies; et Sa Majesté fait à ce sujet, aux uns et aux autres, les inhibitions les plus expresses.

Ces droits ont commencé à être perçus à dater du 1er juillet 1826; et à compter dudit jour, tous les droits alors existant dans les deux colonies, sur les objets portés audit tarif, ont été révoqués (art. 4).

Il n'a rien été innové, par la susdite ordonnance, aux dispositions qui ont fixé à un pour cent, dans les deux colonies, les droits à percevoir sur les marchandises importées de la métropole, en tant qu'ils affectent des marchandises non comprises dans les tableaux nos 1 et 2. Ledit droit de un pour cent, en ce qui concerne les marchandises non portées dans lesdits tableaux, est au con-

traire confirmé par l'ordonnance précitée. Sa Majesté fait aux autorités des colonies les mêmes inhibitions que dessus, d'y rien changer sans ses ordres exprès, qui doivent être transmis par le ministre secrétaire d'état au département de la marine et des colonies (art. 5).

Les denrées et marchandises énumérées dans le tableau n° 2, ne sont assujetties qu'au droit de cinq centimes par cent kilogrammes, quel que soit le pavillon qui les importe.

Il est interdit aux autorités desdites colonies d'y apporter aucun changement (art. 6).

Les navires étrangers important les denrées et marchandises autorisées par ladite ordonnance, ne sont soumis à aucun droit de tonnage, de port, de phare, et autres de même nature, plus élevés que ceux auxquels sont soumis les navires nationaux.

Aucunes denrées ou marchandises, autres que celles portées aux tableaux n°s 1 et 2, ne peuvent être importées, soit par navires étrangers, soit par navires français venant de l'étranger, sous peine de confiscation du navire et du chargement (art. 8).

Aucun navire étranger, ni aucun navire français venant de l'étranger, chargé même d'objets permis, ne peut, sauf les cas de relâche forcée légalement constatés, entrer que dans les ports ouverts par l'ordonnance précitée, à peine de confiscation (art. 9).

Les marchandises énumérées dans les tableaux n°s 1 et 2 peuvent être exportées, ainsi que toutes les marchandises venues de France être réexportées d'une colonie dans l'autre, mais par bâtimens français seulement. Elles y sont reçues en franchise de tous droits, à la condition

toutefois, que l'importateur de marchandises tarifées, lesquelles sont énumérées dans l'état n° 1, justifie que les droits ont été acquittés sur lesdites marchandises dans la colonie où a été faite la première importation (art. 10).

Les navires étrangers peuvent, ainsi que les navires français, exporter à l'étranger en franchise de tous droits, mais seulement par les ports ouverts en vertu de l'article 2, les denrées et marchandises importées dans les deux colonies, soit de France, soit de tout autre pays (art. 11).

Il n'est rien innové quant aux produits des deux colonies dont l'exportation n'est maintenant permise que pour les ports de France et par des navires français. Seulement, ceux desdits produits dont l'exportation pour l'étranger est ou serait ultérieurement autorisée, ne sont point assujettis, quand ils sont exportés par navires étrangers, à des droits plus élevés que ceux auxquels ils seraient assujettis étant exportés par bâtimens français (art. 12).

Les droits mentionnés en l'article 5, lesquels sont prélevés dans nos colonies sur les marchandises françaises, continueront à être restitués, lorsque lesdites marchandises sont réexportées des deux colonies, sous quelque pavillon que ce soit (art. 13).

Dans le cas où des circonstances impérieuses et extraordinaires paraîtraient aux gouverneurs, dans l'une ou l'autre colonie, de rendre indispensable l'appel momentané des farines étrangères, il doit être procédé dans les formes ci-après indiquées, lesquelles sont de toute rigueur :

1° Le gouverneur doit convoquer un conseil privé, auquel, indépendamment des personnes qui le composent

ordinairement, sont appelés trois capitaines de navires marchands appartenant aux ports de France.

Ces trois capitaines sont désignés par les capitaines des navires français mouillés dans les ports de la colonie ouverts au commerce étranger.

2° A ce conseil on doit produire 1° le cours du prix des farines dans les villes principales de la colonie; 2° les états des quantités existant dans la colonie; 3° l'aperçu des quantités de farines attendues de France.

3° Il est dressé un procès-verbal des séances, dans lequel sont inscrits les trois documens mentionnés en l'article précédent. En outre, le procès-verbal rendra un compte exact des dires de chacun des membres appelés au conseil.

4° Ces faits étant vérifiés, et toutes les observations entendues, le gouverneur, s'il juge qu'il y a nécessité et urgence, autorise l'importation d'une quantité de farines étrangères, qui ne peut, dans aucun cas, excéder quatre mille barils. La faculté d'effectuer ou de compléter cette importation, ne peut, dans aucun cas, s'étendre au-delà d'un délai de trois mois.

5° Les farines étrangères dont l'importation a été autorisée, paieront à la douane un droit de 21 francs 50 centimes, par baril de quatre-vingt-dix kilogrammes. Il est expressément interdit aux gouverneurs d'accorder, dans aucun cas, et sous quelque prétexte que ce soit, aucune remise ou modération desdits droits.

6° Il est également interdit aux gouverneurs de donner des permissions ou des licences à des particuliers. Leur ordonnance doit indiquer la quantité de farines étrangères dont l'importation a été autorisée, et le délai

après lequel ladite autorisation doit cesser de plein droit.

7° Cette ordonnance est publiée et affichée dans les formes judiciaires, et à son arrivée en France, elle est rendue publique par la voie du *Moniteur,* ainsi que l'extrait du procès-verbal énonçant le cours ou l'état des farines existant dans la colonie à l'époque où l'ordonnance à été rendue (art. 14).

Enfin l'arrêté du 30 août 1784, et tous autres réglemens en vigueur, sont maintenus et continuent à être exécutés dans toutes celles de leurs dispositions auxquelles il n'est point dérogé par l'ordonnance que nous venons d'analyser, ou par des actes antérieurs.

Par une circulaire de M. le directeur général des douanes, du 9 mars 1827, il enjoint qu'à dater du 1er avril 1827, la destination des marchandises exportées pour les colonies et les établissemens français, doit être assurée par des acquits à caution, conformément à l'article 15 de la loi du 19 juillet 1791 et à l'article 19 de celle du 21 avril 1818.

L'objet de cette formalité est d'empêcher que ces marchandises, qu'on expédie en exemption des droits et même par exception aux prohibitions de sortie lorsqu'elles sont destinées pour une colonie française, ne soient conduites à l'étranger.

Ce motif n'existant point à l'égard des marchandises de prime qui, quelle que soit leur destination, sont affranchies de tous droits de sortie, M. le directeur a pensé qu'on pouvait épargner au commerce l'obligation de garantir l'arrivée de ces sortes de marchandises, aux possessions françaises d'outremer, par des acquits à caution qu'il est tenu de rapporter déchargés, sous les peines

édictées par la loi, et y substituer de simples passavans.

Son excellence le ministre de la marine, informé de cette disposition par le directeur des douanes, a donné des ordres aux ordonnateurs des colonies et des établissemens français, afin que les passavans, qui désormais doivent accompagner les marchandises de prime, aient, pour en constater l'origine, la même valeur que les acquits à caution que l'on continue à délivrer pour les autres marchandises.

Une ordonnance du Roi, du 29 mars 1827, a prescrit que les fers et aciers étrangers non ouvrés, reçus en entrepôt réel, pourront jusqu'au 1er janvier 1830, être expédiés sur navires français, pour nos colonies d'Amérique, d'Afrique et de l'Inde, en payant dans le port d'expédition, le cinquième seulement des droits auxquels lesdits fers et aciers sont assujettis à leur consommation en France.

TABLEAU N° I.

Marchandises étrangères, dont l'importation est autorisée dans les îles de la Martinique et de la Guadeloupe, à la charge de payer les droits ci-après désignés :

Animaux vivans	10 p. o/o de la valeur.
Bœuf salé	15 fr. par 100 kilogrammes.
Bois feuillard	10 fr. le millier.
Légumes secs	3 fr. 50 c. par hectolitre.
Maïs en grains	2 fr. par hectolitre.
Morue et autres poissons salés	7 fr. par 100 kilogrammes.
Riz	7 fr. par 100 kilogrammes.
Sel	5 fr. par 100 kilogrammes.
Tabac	7 p. o/o de valeur.
Bois de toutes sortes, autres que les bois feuillards, y compris les essences, les planches et les merrains	4 p. o/o de la valeur.
Brai, goudron, et autres résineux de pin, sapin et de mélèse	4 p. o/o de la valeur.
Charbon de terre	4 p. o/o de la valeur.
Cuirs verts et en poil, non tannés	4 p. o/o de la valeur.
Fourrages verts et secs	4 p. o/o de la valeur.
Fruits de table	4 p. o/o de la valeur.
Graines potagères	4 p. o/o de la valeur.

TABLEAU N° II.

Marchandises étrangères dont l'admission est autorisée dans les îles de la Martinique et de la Guadeloupe, à la charge de payer un droit de 5 *centimes par* 100 *kilogrammes.*

Baumes et sucs médicinaux ; bois odorans, de teinture et d'ébénisterie ; casse ; cire non ouvrée ; cochenille ; coques de coco ; cuivre brut ; curcuma ; dents d'éléphant ; écaille de tortue ; étain brut ; fanons de baleine ; girofle ; gingembre ; gommes ; graines d'amome ; graines dures à tailler ; graisses, sauf celle de poisson ; indigo ; joncs et roseaux ; légumes verts ; kermès ; laque naturelle ; muscades ; nacre ; or et argent ; os et cornes de bétail ; peaux sèches et brutes ; pelleteries non ouvrées ; plomb brut ; poivre ; potasse ; quercitron ; quinquina ; rocou ; racines ; écorce, herbes, feuilles et fleurs méridionales ; substances animales, propres à la médecine et à la parfumerie ; sumac ; vanille.

CHAPITRE XIII.

De la conservation des marchandises (1).

Le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge ; il en répond sur le pied du connaissement, de sorte que, d'après les articles 221 et 222 du Code de commerce, il est tenu de tous les dommages qui arrivent à la marchandise par sa faute ; car moyennant le nolis qui est payé, il doit rendre la marchandise telle qu'il l'a reçue (article 1137 Code civil) ; à moins que le dommage ne procède du vice de la chose ou d'un accident qu'on n'a pu prévoir ni empêcher (article 103 du Code de commerce ; 1784 Code civil). Telle était la doctrine du consulat de la mer, ch. 59, 61 et suiv., 73, 234, Casaregis, disc. 19, n° 9 ; disc. 23, n° 65, E. 80 ; disc. 46, n° 3. Targa, ch. 28, not. 7 ; *Guidon de la mer*, ch. 5, art. 5, E. 6, *ibid.* ; Clairac, pag. 234 ; Roccus, not. 49.

(1) Voyez de la Clause que dit être au chap. II, tit. Ier de la 3e partie.

D'après cette responsabilité, le capitaine doit s'assurer, avant de prendre les marchandises, si le chargeur les a, suivant leurs diverses natures, mises en tonneaux, ballots, caisses, etc., pour qu'elles arrivent au lieu de leur destination; et s'il reconnaît quelque vice ou défaut de précaution, il doit l'indiquer de suite, et ne point s'en charger qu'il n'y ait été porté remède; autrement, il y aura présomption contre lui qu'elles étaient suffisamment emballées et garanties.

Après avoir ainsi pris ses précautions, il doit donner au chargement tous les soins possibles et prévus, soit pour le bon emploi de l'espace, soit pour préserver les effets de la dégradation, soit enfin pour la conservation de la marchandise qui lui est confiée.

Il doit les placer de manière à ce qu'aucune ne soit endommagée, et surveiller la fermeture des écoutilles, amarrer le navire, et fournir de bons guindages, à peine de tous dommages-intérêts arrivés à la marchandise (405).

Le Consulat de la mer, article 65 et 66, dit : « Si la marchandise chargée dans le navire se trouve rongée par les rats, et qu'on n'ait pas pris les précautions de mettre des chats à bord, le patron est tenu de ce dommage.

» Le patron ne répond point du dommage causé par les rats, si les chats qui étaient à bord sont morts pendant le voyage; pourvu qu'au premier endroit où il a touché, il n'ait rien oublié pour s'en procurer d'autres. »

On voit, par les dispositions de ces deux articles, la nécessité où est un capitaine d'avoir plusieurs chats à bord, ou tout au moins deux, afin que, s'il en meurt un pendant la traversée, et avant qu'il ait pu le remplacer, l'autre, quoique seul, puisse rendre les services qu'on

attendait des deux; il ferait donc une faute de n'en avoir qu'un.

Telle est la doctrine de tous nos auteurs ; Casaregis, disc. 23, n° 73; Stracha, *de navib.*, part. 3, n° 48, pag. 451; Roccus, *ibid.*, not. 58; Targa, *cap.* 26, not. 4, pag. 119; Clairac, sur le *Guidon de la mer*.

Par la loi 13, § 6, ff. *de locati*, les Romains avaient imposé cette condition aux foulons.

Le capitaine doit, lorsqu'il fait sa visite, s'assurer s'il y a des ratières à bord; à défaut, il doit en avoir au moins quatre de diverses dimensions.

Ce principe est de droit, comme on le voit; mais il peut arriver que la marchandise chargée soit du liquide, et que le coulage forme une avarie préjudiciable à l'expéditeur; dans ce cas, on demande pour le compte de qui est le coulage : un avis du conseil d'état, du 1er juin 1807, a décidé la question : « Le capitaine et le propriétaire d'un navire sont responsables du coulage arrivé pendant le voyage, quoiqu'il soit constaté, d'ailleurs, que cette avarie provient de la mauvaise confection des futailles, et qu'il soit établi que l'arrimage n'était pas du fait du capitaine (1). »

On voit donc, ainsi que nous l'avons établi, que le capitaine ne saurait trop veiller à l'arrimage de son navire.

Cependant, comme le coulage ordinaire est inévitable, quel que soit le voyage, il ne peut être un risque maritime à la charge du capitaine et de l'armateur. L'ordonnance de la hanse teutonique, page 78, observe que le

(1) Voir à la section V, *de l'incendie*, chap. 1 du tit. I de la 2e partie pour les acides minéraux.

coulage naturel et ordinaire, par rapport aux voyages en Amérique, et autres de long cours, est arbitré, pour les eaux-de-vie, les vins, les guildives et autres liqueurs, les huiles, etc., à 12 ou 15 pour cent; pour les sucres bruts, à 13 ou 14 pour cent; pour les indigos, de 10 à 20 pour cent, et quelquefois au-delà, suivant qu'ils ont été chargés plus ou moins secs.

« Dans les voyages moins longs, comme dans la Méditerranée, en Flandre, en Hollande, dans la mer Baltique, le coulage ordinaire des liqueurs est de 3 ou 4 pour cent; et, s'il n'est question que du trajet du golfe d'Aquitaine, en Normandie, Picardie et toute la Manche, le coulage n'est estimé que 2 ou 3 pour cent; ainsi du reste, à proportion, quand il n'y a rien de réglé par le connaissement. »

Si le capitaine s'aperçoit que les marchandises liquides viennent à couler, il doit y apporter remède et garantir aussi les autres objets sujets à se corrompre, soit en déplaçant, soit en aérant le navire, puisque les assureurs mettent habituellement dans leur police la clause *franc de coulage*, et s'affranchissent, par ce fait, non-seulement du coulage ordinaire provenant de la faute ordinaire de l'homme ou du vice propre de la chose, mais encore de celui qui provient des événemens de mer et de force majeure. Ce qui a été jugé par arrêt de la cour royale d'Aix, le 23 novembre 1818. Cet arrêt est rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. II, part. 2, pag. 230.

Émerigon, tom. I, pag. 392, décide positivement que la clause franc de coulage décharge les assureurs de tout

coulage, même de celui qui arrive par force majeure : c'est suivant ce principe que le tribunal de commerce de Marseille a encore rendu une décision semblable, le 5 mars 1818 ; *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. III, part. 1, pag. 177.

Si, pendant la route, le capitaine, pour garantir la marchandise, était obligé d'ouvrir des balles ou des caisses, il serait prudent de faire constater cette nécessité par les officiers de son bord et par un procès-verbal, dans lequel on reconnaîtrait le poids et la qualité de la marchandise; sans cette formalité, je pense que le capitaine doit répondre de la quantité, qualité et poids mentionnés dans le connaissement.

(Targa, *cap*. 31, n° 5; Stracha, *de nautis,* part. 5, § 3; Casaregis, disc. 23, n° 17.)

A défaut de rédaction de procès-verbal, Emerigon, tom. I, pag. 328, pense qu'on peut encore prouver la fraude dont on accuse le capitaine.

Le capitaine répond également du dommage qui peut arriver aux marchandises chargées sur le tillac de son navire, s'il le fait sans le consentement par écrit du chargeur (229 et 421).

Au reste, la prohibition de la loi est ici de la plus grande sagesse, attendu que le *tillac* est le plus haut pont d'un navire, et les marchandises y seraient trop exposées au mauvais tems et aux dangers de la mer, surtout dans un voyage de long cours. Aussi les chargeurs ont-ils soin de stipuler que les marchandises seront chargées sous le *franc-tillac* du bâtiment. De cette manière, et le chargement ainsi effectué, c'est-à-dire dans l'espace qui règne

depuis ce haut pont jusqu'à la cale, le capitaine est à l'abri de la responsabilité portée contre lui, par l'article 229 du Code de commerce.

On n'a pas toujours été d'accord sur ce qu'on devait entendre par le *franc-tillac* du navire. *Romme*, dans son Dictionnaire composé pour l'instruction des jeunes gens qui se destinent à la navigation, et approuvé par l'académie de France, en définissant le mot *franc-tillac*, dit que c'est le nom du plancher ou du pont supérieur dans un bâtiment de charge. En plaçant les marchandises sous ce pont, on se conforme à la définition du mot *franc-tillac*. Cette définition a été consacrée par arrêt de la cour royale de Rennes, du 9 janvier 1821, dans l'affaire entre le capitaine Perchais, de Nantes, et le sieur Savary, chargeur.

Les auteurs observent que cette disposition ne s'applique pas au petit cabotage. (Valin, sur l'article 12 de l'ordonnance, pag. 397.)

Si à son arrivée, le capitaine ne représentait pas toutes les marchandises portées au connaissement, il serait passible de payer la valeur de celles non représentées, au prix du lieu de la décharge, déduction faite du frêt entier dû par ces marchandises. C'est ce qu'on peut induire de l'article 234 du Code de commerce.

CHAPITRE XIV.

Des Contrats de pacotilles.

NOUS avons vu que le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte, sans la

permission des armateurs et sans en payer le frêt, s'ils ne sont pas autorisés par l'engagement. Cependant l'usage a établi que les gens de l'équipage peuvent remplir leur coffre sans payer le frêt, ou stipuler, lors de leurs engagemens, *le port permis*, qui est, comme nous l'avons dit, la faculté que l'armateur accorde à chacun d'eux d'embarquer une certaine quantité de tonneaux de marchandises, avec exception de frêt, soit pour l'aller seulement, soit pour l'aller et le retour, sans pouvoir céder cette faculté à un autre.

On voit, par ce pernicieux usage, qui devrait être proscrit dans le commerce maritime, par l'abus scandaleux qu'on en fait, et sur lequel nous reviendrons, que, quand les gens de mer n'ont pas les fonds nécessaires pour charger pour leur compte (leur étant prohibé d'interposer un tiers dans l'engagement *du port permis*), ils éludent la prohibition en devenant les commanditaires de divers, et en embarquant sur le navire des objets par ceux-ci remis sous la dénomination de *pacotille*.

On entend par contrat de pacotille une espèce de société, qui, dans la création, ne présente rien d'illicite, mais de forts abus.

C'est un *donneur* qui fournit les fonds et qui court la chance de tous les risques, s'il y a des pertes, lors de la vente, sur les lieux de la destination, ou sur les retours. Il est obligé d'agréer le montant du produit quoiqu'il ne soit pas rempli de ses avances, sans pouvoir en réclamer le surplus du preneur, à moins qu'il ne puisse le convaincre qu'il y a eu malversation de sa part; il doit de plus dédommager le preneur, s'il y a bénéfice, après avoir prélevé le capital. Ce dédommagement est une portion

convenue du bénéfice pour lui tenir lieu de récompense de sa peine et de son industrie, ainsi que du risque qu'il court en travaillant gratuitement, et en voyant perdre les avantages qu'il espérait retirer de la stipulation de son *port permis.*

Ce genre de commandite se forme par une facture, faite à double original, des objets donnés à vendre par le disposeur de fonds. Le preneur y met au bas une reconnaissance portant obligation de les vendre au prix le plus élevé qu'il pourra; il s'oblige aussi d'apporter au retour d'autres marchandises, ou le montant en argent, pour le produit en être rendu au donneur jusqu'à la concurrence de son capital, et l'excédant, s'il y en a, être par eux partagé (ainsi que nous venons de le dire) au taux convenu. Le preneur doit déclarer s'il a un port permis; à défaut, il doit payer le frêt s'il est réclamé.

Les personnes habituées à faire ce genre de spéculation sont dans l'usage de donner aux preneurs des instructions écrites en tête de la facture, dans laquelle quelquefois ils prohibent à l'homme de mer la faculté de vendre au-dessous du prix fixé. D'autres fois, sans être gêné sur le prix, on interdit de vendre à crédit, ou de laisser les marchandises invendues à un consignataire, ou de les laisser entre les mains de quelqu'un de solvable, ou enfin on lui impose l'obligation de les retourner sans frais si on ne les vend pas au prix déterminé par la facture ou par les instructions.

A son retour, le preneur doit rendre compte, au bailleur des marchandises, de la vente qu'il en a faite, du prix auquel et des personnes auxquelles il les a vendues.

En cas de crédit, quelles mesures il a prises pour en faire le recouvrement.

Si le donneur s'est réservé dans la facture (outre les conditions imposées) le droit de faire assurer la marchandise donnée en pacotille, il doit, lors du réglement de compte avec le preneur, prélever le coût des assurances.

Nous avons dit que la clause de port permis était un usage pernicieux, puisque l'on usait de cette faculté pour prendre la pacotille. Nous allons faire connaître les motifs de notre opinion.

L'usage de donner en pacotille n'est pas fort ancien, il est toléré moins en faveur du commerce que pour l'utilité et le profit qu'en retirent les gens de mer, puisqu'ils vendent les marchandises, par eux portées, avec une attention particulière, négligent quelquefois la vente de celles de la cargaison, surtout si elles sont de la même espèce, jusqu'à ce qu'ils se soient défaits de celles qu'ils ont prises en pacotille ; et, dans plus d'une circonstance, il s'est rencontré des hommes assez immoraux pour oser substituer, à celles de l'armateur, les leurs qui se trouvaient défectueuses ou de moindre valeur, afin de s'assurer un plus grand profit, qu'ils détournent souvent même au donneur de pacotille, en supposant que les marchands n'ont employé que des marchandises de rebut qu'ils ont portées dans leur facture au prix des meilleures, et même de l'avoir augmentée considérablement.

Ils prétendent encore, pour duper les donneurs, qu'elles sont avariées, ou si c'est des vins, liqueurs, huiles et autres pacotilles de certains prix, qu'il y a eu un coulage considérable, et ils frustrent ainsi les armateurs des avantages qu'ils espéraient retirer de leurs pacotilles.

Aussi a-t-on statué que l'armateur d'un navire ne répond point des marchandises données en pacotilles aux capitaine, officiers ou matelots de son équipage, lorsqu'elles ne sont pas portées sur le livre de bord, et qu'il n'existe, comme pièce de bord, ni connaissement, ni acquits des douanes, relatifs à la pacotille embarquée. Ce qui a été jugé par le tribunal de commerce de Marseille, le 10 janvier 1821. Cette décision est rapportée par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tome 3, partie 1re, page 97.

La raison de cette décision est puisée dans le principe que l'armateur n'est point tenu de la faute du capitaine dans un fait qu'il n'a point commis en sa qualité de maître, mais seulement comme marchand et géreur. Telle est l'opinion d'Emérigon, tome 1er, page 370.

CHAPITRE XV.

Quelles pièces doivent se trouver à bord lors du départ, sous la responsabilité du capitaine.

Pour faire constater, en cas de rencontre, que le navire est Français, le capitaine est tenu d'avoir à bord, 1° l'acte de navire; 2° l'acte de francisation; 3° le rôle d'équipage; 4° les connaissemens et charte-partie; 5° les procès-verbaux de visite; 6° enfin les acquits de paiement ou acquits à caution des douanes (article 226). Il doit avoir tous ces actes à bord, parce qu'il peut se trouver à chaque instant, même en mer, obligé d'en justifier, soit aux commandans de la marine militaire, sur la protection desquels il ne pourrait compter au besoin, soit aux ma-

gistrats des nations amies, pour le même motif, et surtout pour éviter, en tems de guerre, la prise qui est de plein droit prononcée contre tout navire dont la propriété et le chargement ne sont pas constatés par des actes réguliers.

Il faut ajouter à ces pièces le congé comme pièce de bord indispensable, qui est délivré d'après la loi du 18 octobre 1793 (27 *vendémiaire an* 2), par l'administration des douanes.

Il est aussi tenu d'avoir à bord son manifeste.

Dans la Méditerranée il est une pièce encore très-essentielle d'avoir à bord, c'est la patente de santé, sans laquelle le navire n'est admis nulle part, et dont nous avons parlé à l'article relatif aux passagers.

Enfin, il doit avoir un registre coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce ou par le maire ou son adjoint dans les lieux où il n'y a pas de tribunaux de commerce (224).

SECTION PREMIÈRE.

De l'acte de propriété du navire.

D'APRÈS la loi du 13 mai 1791, lorsqu'un navire a été construit en France, il jouit des avantages réservés à la navigation française : aussi la proclamation du Roi du 1er juin suivant a-t-elle ordonné qu'aucun navire ne serait enregistré et inscrit, comme Français, dans les registres des classes, ou tous autres, qu'après qu'il aurait été constaté, par les certificats des constructeurs et maîtres ouvriers-charpentiers, que ledit navire a été construit par eux et dans le royaume; elle fait défense, pour l'avenir,

de délivrer aucune expédition à ceux construits ou achetés dans l'étranger, et de donner aucun congé afin de les conduire dans les ports de France ; elle fait défense aux consuls et aux agens français à l'étranger de laisser passer dans leurs chancelleries aucun acte de vente de bâtimens étrangers, aucune police de construction, ni de légaliser lesdits actes.

Par l'article 2 du décret du 18 octobre 1793 (27 *vendémiaire an* 2), il est déclaré qu'il n'y a que les navires construits dans les possessions françaises qui puissent avoir le privilége d'être réputés français. Il n'y a d'exception à cette règle que pour les navires confisqués par justice et déclarés de bonne prise, ou pour les bâtimens étrangers jetés sur la côte de France, relevés et vendus, quand l'acquéreur français justifie d'y avoir ajouté, en réparations, une somme quadruple du prix d'achat, et que le montant de ces réparations avait été constaté par trois experts nommés par le tribunal de commerce, par l'administration de la marine et par celle de la douane.

Par suite de cette sage disposition, les navires français ne peuvent être radoubés ou réparés en pays étranger si les frais à y faire excèdent 6 fr. par tonneau; telle est encore la volonté de l'article 8 de la loi du 9 octobre 1793. Cependant, si la nécessité du radoub ou réparation exige des frais plus considérables, le capitaine doit en faire constrer par un rapport signé et affirmé par lui et par les autres officiers du navire : ce rapport sera vérifié et approuvé par le consul, ou, à défaut, par deux commerçans français résidant dans le pays; et, lorsque ce capitaine est de retour, il doit le déposer au bureau des classes.

Par les lois que nous avons rapportées il était aussi

défendu de vendre aux étrangers des navires construits en France, et le propriétaire qui faisait sortir son navire était tenu de passer une soumission, de le représenter ou de prouver le sinistre.

Depuis la loi du 21 avril 1818, article 2, l'exportation des navires a été permise, moyennant un droit de 2 fr. par tonneau de mer.

Ainsi, le navire expédié, avec le dessein de le ramener, peut être vendu pendant le voyage; dans ce cas, on se borne à l'obligation de payer le droit.

L'acte de vente volontaire d'un navire doit être fait par écrit, et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous seing-privé.

Il peut être fait pour le navire entier ou pour une portion du navire, le navire étant dans le port ou en voyage (195); cependant, si au moment de la vente la chose vendue était perdue en totalité, la vente serait nulle, l'article 1601 du Code civil étant applicable à un vaisseau de mer; ce qui a été jugé par la cour de cassation, le 25 novembre 1805 (5 *frimaire an* 14). Cet arrêt est rapporté par Sirey, tom. 6, part. II, page 783.

Le code, comme l'on voit, admet comme acte public la signature privée; mais la loi spéciale des douanes du 18 octobre 1793 (27 *vendémiaire an* 2), article 18, exige, pour la francisation, que l'acte de vente soit passé devant un officier public. Une décision ministérielle du 6 mars 1804 (15 *ventôse an* 12) accepte pour tels les courtiers dans cette partie. L'enregistrement de ces sortes de vente est borné à un droit fixe de 1 fr.

SECTION II.

De l'acte de francisation.

NOUS avons vu, dans le précédent paragraphe, comment le navire se construit : actuellement il nous reste à faire connaître ce que le législateur a entendu dire par l'acte de francisation.

Quand un bâtiment est construit pour être mis en mer, on est soumis, conformément à l'article 11 du réglement du 1er mars 1716, aux articles 7 et suivans du titre 7 de l'ordonnance de 1784; et aux articles 4, 9, 13, 19 et autres du décret du 9 octobre 1793, de faire dresser, dans les bureaux du commissaire des classes du port où a été construit et d'où va dépendre le navire, un acte qui mentionne sa description et constate qu'il a été trouvé et reconnu bien construit, et de construction française : cet acte se nomme acte de francisation. Il doit être déclaré au bureau des douanes du même port; il y est enregistré et numéroté.

Comme c'est par un enregistrement semblable que les navires étrangers sont naturalisés dans certains cas ou peuvent l'être.

Ces actes ne peuvent être délivrés qu'après que ceux qui l'ont démandé affirment qu'aucun étranger n'est directement ou indirectement intéressé dans cette propriété; des peines sévères sont prononcées contre ceux qui se prêteraient à permettre à des personnes qui n'ont pas droit d'obtenir un tel acte de se servir de leur nom. Les diverses formalités à suivre sont réglées par la loi du 18 octobre 1793 (27 *vendémiaire an* 2).

Le but de ces formalités est de mettre à même le fonctionnaire chargé de cette partie, de surveiller si un navire est de bonne construction, ou s'il peut exposer la vie de ceux qui doivent le monter; d'informer le gouvernement de la situation de la marine marchande, et d'être à même de pouvoir indiquer ce qu'il est utile d'énoncer dans les congés ou autres pièces dites de bord, ainsi que dans les rapports que les capitaines sont chargés de faire, ainsi que nous le verrons.

S'il y a vente du navire, et si elle est partielle, elle s'inscrit au dos de l'acte de francisation, alors il est payé 6 fr. pour l'endossement au préposé du bureau qui tient le registre; et, là où la vente est totale, le nouveau propriétaire fait, au bureau de la douane, une soumission semblable à celle imposée à son vendeur qui en est déchargé, et le transfert ainsi opéré, un nouvel acte de francisation est délivré sous le nom du propriétaire subrogé : en changeant de propriétaire, l'inscription du navire peut passer de la matricule d'un port à celle d'un autre.

Mais, lorsque les ventes de navires seront faites sous seing-privé, ainsi que le permet l'article 195 du Code de commerce, on exige la confirmation de l'acte par le serment de propriété que prescrit l'article 13 de la loi du 27 vendémiaire an 2 (décision ministérielle du 10 juin 1813). Ainsi, toutes les fois qu'il y a mutation, soit par vente ou par décès, le droit de 6 fr. est dû, puisque l'on doit porter sur l'acte de francisation la mention de la mutation de la propriété, et, quelque nombre de propriétaires qu'il y ait, il n'est dû qu'un seul droit de 6 fr.

Quand un bâtiment étranger est jeté sur les côtes de

France ou possessions françaises, et tellement endommagé, que le propriétaire ou assureur préfère le vendre, ce navire (après radoub ou réparation qui sera du quadruple du prix de vente du bâtiment, et étant monté par des Français) deviendra propriété française.

Lorsque des bâtimens, provenant de prise ou de confiscation, ont été radoubés en France, et qu'on a fait, pour les radouber, une dépense excédant 6 fr. par tonneau, les bâtimens sont dénaturalisés. En conséquence, les directeurs des douanes, d'après la circulaire du 6 octobre 1814, sont autorisés à faire délivrer, lorsque les armateurs le réquerront, de nouveaux actes de francisation, consacrant la construction française à tous les bâtimens de prises ou confiscations, dont les actes primitifs seront rapportés et annulés.

A cet effet, pour constater la valeur des réparations, trois experts sont nommés d'office, pour en faire l'estimation, un par la douane, l'autre par la marine et l'autre par le tribunal de commerce, et cette estimation est faite devant les officiers du port. Ils ne doivent point comprendre, dans cette estimation, les cordages, ancres, voiles, canots, chaloupes et autres objets qui ne sont pas inhérens au corps du navire et ont une valeur distincte et tout-à-fait indépendante. (Circulaire du 8 janvier 1818.)

Cependant les chaloupes et les canots qui dépendent d'un bâtiment participent à sa francisation en les annotant dans l'acte qui les concerne, mais il doit leur être délivré des actes particuliers s'ils sont employés à d'autres usages que ceux qui leur sont propres, et autrement que pour le service des bâtimens dont ils dépen-

dent. (Lettres des 13 septembre 1799 (25 *fructidor an* 7) et 20 août 1801 (2 *fructidor an* 9).

Si l'acte de francisation est perdu, le propriétaire, affirmant la sincérité de cette perte, en obtiendra un nouveau en observant les mêmes formalités, et à la charge des mêmes cautionnemens, soumissions et droits que pour l'obtention du premier. Dans le cas de vétusté de cet acte, il en est délivré un autre sur l'ancien, et on déclare qu'il a été déposé pour cause de vétusté.

Il est payé, pour un acte de francisation des bâtimens de cent tonneaux et au-dessous, 9 fr., de cent tonneaux et au-dessous de deux cents, 18 fr., de deux cents tonneaux et au-dessous de trois cents, 24 fr., et en sus 6 fr. pour chaque cent tonneaux au-dessus de trois cents. (Article 26 de la loi du 27 *vendémiaire an* 2.)

Le ministre de la marine, par une circulaire du 8 novembre 1826, aux intendans, ordonnateurs, commissaires généraux et principaux, et commissaires chargés en chef du service dans les ports de France, relative aux formalités à observer pour les changemens de nom des navires du commerce, s'exprime ainsi :

« Il a été reconnu nécessaire, pour obvier aux inconvéniens que peut faire naître le mode actuellement suivi, de soumettre à quelques précautions et formalités l'exercice de la faculté, dont jouissent nos armateurs, de changer le nom primitif de leurs navires.

» J'ai pris à ce sujet, sur l'avis du bureau du commerce, un arrêté en date du 14 septembre 1826, qui établit que dorénavant toute permission accordée pour le changement de nom d'un navire, par l'officier supérieur d'administration du sous-arrondissement maritime, sera

rendue publique au moyen d'un avertissement dont l'insertion, dans la feuille commerciale du port où se trouvera le bâtiment, sera faite à la diligence de l'autorité maritime locale, avec mention de tous les noms successivement portés par le même bâtiment.

» De son côté le ministre des finances a pris un arrêté, en date du 16 octobre 1826, qui prescrit à l'administration des douanes, d'après la communication qu'elle recevra chaque fois de l'administration de la marine, de constater toute mutation de nom de navire sur ses registres et expéditions, et de reproduire, dans l'acte de francisation (quand le titre sera renouvelé) avec le nom actuel du navire, l'indication de tous ceux qui lui auront été précédemment imposés. »

A la suite de cette circulaire, son Exc. donne connaissance de son arrêté : il considère que le mode actuellement suivi peut donner naissance à des erreurs, et même favoriser la fraude en faisant perdre aux affréteurs, chargeurs et assureurs la trace de l'origine des navires auxquels de nouveaux noms ont été imposés.

Que le moyen d'obvier à ces graves inconvéniens est de donner de la publicité aux changemens de noms des bâtimens du commerce, en rappelant tous ceux qu'ils auront pu précédemment porter.

A la suite de ses considérans, le 14 septembre 1826, IL ARRÊTE les dispositions suivantes :

« Lorsque, sur la demande des propriétaires d'un navire, l'officier supérieur d'administration du sous-arrondissement maritime aura cru devoir permettre la substitution d'un nouveau nom à celui sous lequel il est actuellement inscrit, il sera inséré dans la feuille d'annonces

commerciales du port où se trouvera le bâtiment, à la diligence de l'autorité maritime locale, et dans un délai qui ne pourra excéder trois jours, un avis indicatif de ladite permission, lequel rappellera les différens noms successivement portés par le navire depuis l'époque de sa mise à l'eau.

» L'officier supérieur d'administration de la marine, qui aura autorisé la mutation, en préviendra sur-le-champ l'agent principal des douanes du ressort, afin que cette administration constate le même changement sur ses registres et sur les expéditions relatives aux bâtimens.»

D'après cet arrêté, le ministre des finances, le 16 octobre 1826, en rend un qui porte que, lorsque l'officier supérieur d'administration de la marine aura informé l'agent principal des douanes de la localité qu'il a autorisé le changement de nom d'un navire de commerce, les employés des douanes continueront de faire mention expresse de cette substitution *de nom*, tant sur les registres que sur l'acte de francisation, et toutes les fois que, dans les cas prévus par les réglemens en vigueur sur la navigation, il y aura lieu à la délivrance d'un nouvel acte de francisation, lesdits employés seront tenus d'y inscrire toutes et les mêmes indications descriptives qui existaient sur l'ancienne, et notamment celle de tous les noms successivement donnés au navire.

SECTION III.

Du Congé et des Passeports.

On ne sait pourquoi le Code de commerce a omis de parler, entr'autres pièces de bord indispensables, du congé,

qui ne doit être délivré, d'après l'article 3 de la loi du 13 août 1791, que sur la représentation des actes de propriété, des billets de jauge, des procès-verbaux de visite du navire, des déclarations de chargement et quittances des droits de douane ou des acquits à caution, dont l'objet, ainsi que nous l'avons dit au précédent paragraphe, est d'assurer la libre sortie de certaines marchandises, au moyen de la garantie donnée par le chargeur, qu'il justifiera, dans un tems déterminé, de leur arrivée dans un lieu indiqué.

Le congé est le passeport du navire; il est délivré par la douane, d'après l'article 10 de la loi du 18 octobre 1793 (27 *vendémiaire an* 2). Il constate le voyage entrepris, le lieu du départ et la destination. Il n'est valable que pour un voyage, même d'un port du royaume à l'autre, et le retour ne compte dans le voyage que quand on retourne de suite. Ainsi, s'il prend une seconde destination, il doit être renouvelé.

Il sert pour un an aux navires qui voyagent d'une côte étrangère à une autre, avant de se rendre en France.

Par une décision ministérielle du 10 juin 1797 (22 *prairial an* 5), les navires qui sont employés en caravanes dans le Levant, s'ils ont été retardés pour une cause valable, sont seulement soumis à payer le double droit du congé, au premier voyage qu'ils font après leur retour.

Les navires de toute portée qui vont à la pêche doivent, d'après la loi du 28 mars 1812, faire renouveler tous les mois leur congé.

Les autres, au petit cabotage, reçoivent des congés pour une année entière.

Le droit de congé est de 1 fr. pour les petits bâtimens

12

non pontés, 3 fr. pour les bâtimens pontés au-dessous de trente tonneaux, et 6 fr. pour ceux au-dessus.

Les navires étrangers voyagent aussi avec des congés ou patentes destinés à reconnaître la légitimité du pavillon. A leur départ de nos ports la douane leur délivre un passeport pour les distinguer des nationaux qui obtiennent un congé.

Du contenu de ces actes, d'après l'article 9 de la loi du 18 octobre 1793 (27 *vendémiaire an* 2), les bâtimens de trente tonneaux et au-dessus doivent avoir un congé où sont rapportés la date et le numéro de l'acte de francisation, qui exprime les noms, état, domicile du propriétaire, et son affirmation qu'il est seul propriétaire (ou conjointement avec des Français dont il indiquera les noms, état et domicile); le nom du bâtiment, celui du port auquel il appartient; le tems et le lieu où il a été construit, condamné ou adjugé; le nom du vérificateur qui certifie que le bâtiment est de construction . . . . ., qu'il a . . . mâts, . . . ponts, que la longueur de l'éperon à l'étambot est de . . . *mètres* . . . *centimètres*, que sa plus grande largeur est de . . . *mètres* . . . *centimètres* (s'il n'y a qu'un pont), que la profondeur de la cale est de . . . *mètres* . . . *centimètres*, qu'il mesure . . . . tonneaux, qu'il est un brick, navire ou bateau, qu'il a ou n'a pas de galerie en tête.

Le serment à prêter par le propriétaire, avant la délivrance du congé et de l'acte de francisation, sera en cette forme :

Je (*le nom, état, domicile*) jure et affirme que (*le nom du bâtiment, celui du port auquel il appartient*) est un (*espèce, tonnage et description du bâtiment, suivant le certificat*

du mesureur-vérificateur), a été construit à (*lieu de construction*) en (*année de construction*), a été (*pris, confisqué ou perdu sur la côte : exprimer le lieu, le tems des jugemens et vente*); que je suis seul propriétaire dudit bâtiment, *ou* conjointement avec (*nom, état et domicile des intéressés*), et qu'aucune autre personne quelconque n'y a droit, titre, intérêt, portion ou propriété; que je suis sujet français, soumis et fidèle au Roi et aux lois de l'état, ainsi que les associés (*s'il y en a*); qu'aucun étranger n'est directement ni indirectement intéressé dans le susdit bâtiment. (Article 13 de la loi précitée.)

Il résulte de l'article 2 de la loi du 21 septembre 1793 que c'est en présence du juge de paix que ce serment doit être prêté.

Une circulaire du 11 décembre 1797 (21 *frimaire an* 6) porte que cette déclaration pouvait être passée devant tout autre officier public.

On peut aussi franciser un bâtiment dans le port où le propriétaire ne réside pas, parce qu'il peut prêter le serment de propriété devant le juge de paix de son domicile, et en adresser l'acte au bureau du port où se trouve le navire (décision ministérielle du 20 avril 1802 (30 *germinal an* 10).

SECTION IV.

Ce qu'on entend par Rôle d'équipage (1).

NOUS avons vu, au chapitre de *l'Inscription maritime*, les qualités qu'il fallait avoir pour être propre à la navi-

---

(1) Voir au chapitre relatif à la répression de la traite des noirs, la décision de S. E. le Ministre de la Marine, portant que, quand on suspectera une destination illicite, il sera sursis à la remise du rôle d'équipage.

gation et occuper sur les navires un grade plus ou moins élevé, selon l'instruction et les services.

Au chapitre des *droits et devoirs du capitaine* nous avons parlé de la faveur que la loi lui accorde de former l'équipage du navire qu'il va commander, et des engagemens qu'il contracte avec lui.

Il nous reste seulement à faire connaître plus positivement ce qu'on entend par rôle d'équipage, ainsi que diverses décisions rendues sur la validité de ces rôles et concernant les gens de mer.

Le rôle d'équipage est la liste générale des gens de mer qui sont employés à bord d'un vaisseau pour son service, et même des passagers. Il est dressé conformément à l'article 20 du titre 7 de l'ordonnance du 31 octobre 1784 par le commissaire des classes ou son délégué.

Cet acte doit contenir, d'après le réglement du 26 juillet 1778, les noms, prénoms, domiciles, professions, âges, lieux de naissance des personnes qui montent le navire, leurs signalemens, s'ils sont Français ou étrangers, leurs emplois et leurs salaires, s'il a été donné des avances et si le navire navigue à la part ou autrement.

D'après l'article 2 de l'acte de navigation du 21 septembre 1793, les trois quarts au moins des matelots et tous les officiers doivent être nationaux, pour constituer l'équipage d'un navire français, et c'est par le rôle d'équipage que cette qualité se vérifie; ainsi qu'il est prescrit par une circulaire du ministre de la marine, du 16 novembre 1816. Mais il restreint cette faculté à l'urgence qu'on peut avoir du besoin de ce nombre.

Tout paiement fait aux matelots doit avoir lieu en présence du commissaire des classes, ou dans l'étranger par

le consul autant que possible; après que tout est expliqué, le commissaire des classes ou le consul donne lecture du tout aux matelots, il leur fait prendre note sur le livret, dont chacun d'eux doit être porteur, de leurs engagemens et de ce qu'ils ont reçu.

Par une décision ministérielle, rendue en 1803, ce rôle se dresse à double expédition, une pour le capitaine et l'autre pour le bureau, sur des feuilles timbrées délivrées par le trésorier des invalides du quartier, qui en perçoit le coût.

Le commissaire des classes, ou le consul, doit comprendre dans ce rôle d'équipage, les passagers.

Le rôle, ainsi définitivement arrêté, le capitaine répond des personnes qui sont inscrites sur ce rôle; il doit en rendre compte partout où il aborde; à son retour, il doit rapporter la preuve du débarquement ou de la mort de ceux qui manquent. Le consul français remplace l'administration en pays étranger, et le magistrat local supplée le consul.

Lorsque le capitaine engage des gens de mer dans le cours du voyage, pour remplacer les déserteurs, ou les malades laissés dans les hôpitaux, ou pour tout autre motif, les formalités ci-dessus précitées doivent être observées par les autorités que nous venons d'indiquer, s'il n'en existe pas sur les lieux; les engagemens sont inscrits sur le livre de bord; et dès que le navire relâche dans un port français, ou dans un port étranger, résidence d'un consul ou vice-consul, le capitaine doit faire porter les noms des matelots engagés en route sur son rôle d'équipage et sur les livrets.

D'après les dispositions des articles 59 et 86 du Code civil, on doit inscrire, à la suite du rôle d'équipage, les

dates des naissances et des décès; et lorsqu'un testament aura été fait à bord, d'après l'article 993, il sera aussi fait mention à la marge, du nom du testateur, de la remise qui aura été faite des originaux du testament, soit entre les mains d'un consul, soit au bureau d'un préposé de l'inscription maritime.

Par une circulaire du 25 décembre 1816, le ministre de la marine a prescrit aux administrateurs de nos colonies, de tenir la main à ce que les équipages des bâtimens marchands soient composés conformément à l'article 2 de l'acte de navigation du 21 septembre 1793. A cet effet, lorsqu'un navire venu des colonies aura à bord un plus grand nombre de marins étrangers que la loi ne lui permet d'en avoir, l'administration de la marine forcera le capitaine à compléter son équipage en marins français. Le capitaine et le consignataire seront tenus de remettre aux consuls de leur nation les marins étrangers qui seraient débarqués, et de solder ce qui leur serait dû. S'ils les conservent à bord, ils ne seront portés sur le rôle que comme passagers, à la charge de les débarquer dans la colonie où ils retourneront.

L'on a vu, par la disposition de l'article 2 de la loi du 21 septembre 1793, que, pour constituer un équipage français, il fallait les trois quarts de nationaux.

Par une disposition bienfaisante, et faite pour attirer les étrangers navigateurs dans nos ports, un arrêté du 1er septembre 1800 (14 *fructidor an* 8), B. 41, a voulu que tout marin étranger résidant sur le territoire de la France, qui a épousé une femme française, et navigué sur les bâtimens du commerce français, soit assujetti à servir sur les bâtimens de l'état; dès lors il parvient aux

avancemens, augmentation de paie, part des prises, et pensions accordées par les lois aux gens de mer.

Après avoir fait connaître la forme du rôle d'équipage, il nous reste à faire connaître quelques décisions essentielles sur la substance de cet acte.

Lorsqu'un rôle d'équipage est arrêté, il n'est point permis d'y toucher; s'il est altéré, il est réputé frauduleux, et il y a présomption d'hostilité ou d'inimitié : c'est ce qui a été jugé par le conseil des prises, le 4 août 1800 (16 *thermidor an* 8). Cette décision est rapportée par Sirey, tom. 2, part. II, pag. 474.

De même, l'on ne peut considérer, d'après l'article 9 du réglement de 1773, comme un rôle d'équipage, un contrat d'engagement qui ne désigne point la demeure des matelots engagés, ce qui a été jugé par arrêt dela cour de cassation, du 16 octobre 1799 (24 *vendémiaire an* 8), rapporté par Sirey, tom. 7, part. II, pag. 1134.

Il a encore été jugé par arrêt du 22 octobre 1798 (1er *brumaire an* 7) , qu'un rôle d'équipage qui ne contient pas les prénoms et demeure des matelots, et n'a pas été arrêté par les officiers du lieu du départ du navire, les juges ne peuvent, sans contrevenir à l'article 9 du réglement de 1778, ordonner la main-levée des bâtimens. Cet arrêt est rapporté par Sirey, tome 7, partie II, page 1134.

Par suite du même principe, il a aussi été décidé que l'article 9 du réglement du 26 juillet 1778, qui exige un rôle d'équipage, entend que ce soit un rôle particulier pour chaque voyage. Décision du conseil des prises, du 25 juillet 1800 (6 *thermidor an* 8), rapportée par Sirey, tom. 2 , part. II, pag. 484.

Les bateaux de pêche sont également assujettis à avoir des rôles d'équipage qui, par exception, ne se renouvellent pas à chaque voyage, mais dans un tems déterminé, selon le port du bateau. Le but de cette mesure est de pouvoir les surveiller plus facilement, et d'être assuré qu'ils ont à bord la quantité d'hommes, et *surtout de mousses*, que les lois et réglemens exigent, et pour lesquels on les fait jouir d'avantages particuliers. Les bateaux non pontés qui n'ont pas de rôles, sont tenus de se munir d'un permis délivré par le commissaire à l'inscription maritime.

Lorsqu'il déserte quelqu'un du bord, le capitaine en fait mention, comme nous l'avons dit ci-dessus, sur le rôle de l'équipage, mais ce qui leur revient jusqu'à ce moment est versé, moitié dans la caisse des invalides, et l'autre moitié est attribuée aux armateurs; le tout conformément à l'article 49 du réglement du 17 juillet 1816.

SECTION V.

Du connaissement.

On entend par connaissement la reconnaissance fournie par le capitaine, constatant avoir reçu à bord les marchandises. Il doit exprimer la nature et la quantité, ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter; il indique le nom du chargeur, le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite, le nom et le domicile du capitaine, le nom et le tonnage du navire, ainsi que le pavillon, le lieu du départ et celui de sa destination; il présente en marge les marques et numéros à transporter, et la déclaration de la nature des objets chargés, qui doit

être conforme aux *acquits* de la douane. Le connaissement peut être à ordre ou au porteur, ou à la personne dénommée. Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins, un pour le chargeur, un pour celui à qui les marchandises sont adressées, un pour le capitaine, et un pour l'armateur du bâtiment. Les quatre originaux sont signés par le chargeur et par le capitaine, dans les vingt-quatre heures après le chargement; et le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

Le connaissement est la pièce de bord indispensable, puisqu'elle contient les obligations réciproques; il supplée souvent la charte-partie qui ne peut le suppléer: non-seulement le connaissement fait foi entre les parties, mais il est du droit public envers l'administration, et du droit des gens sur la mer.

Les chartes-parties et les connaissemens rédigés dans la forme ci-dessus décrite, font foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs.

Cependant, en cas de diversité entre les connaissemens d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur ou de celle de son commissionnaire; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire, doit être suivi s'il est rempli de la main du capitaine.

On a vu au paragraphe de la *Conservation de la marchandise*, les obligations du capitaine et sa responsabilité; nous reviendrons sur les clauses du connaissement, et nous ferons connaître les décisions intervenues (1).

---

(1) Voyez chap. II, tit. 1er, part. 3, de la *Clause sans approuver, ou que dit être.*

SECTION VI.

Des procès-verbaux de visite.

NOUS avons déjà parlé de l'obligation où l'on était de faire visiter le navire ; de quelle manière cette visite doit être faite, comment le procès-verbal doit être rédigé et déposé au greffe du tribunal de commerce, pour une expédition en être remise au capitaine pour lui servir de pièce de bord. Nous allons faire connaître par qui ces mesures de précaution et de sagesse doivent être ordonnées et exécutées.

D'après l'article 1er § 3 de la loi du 13 août 1793, les congés ne peuvent être délivrés que sur la présentation des actes de propriété, des billets de jauge, des procès-verbaux de visites des navires, etc.

Le titre 3, article 1er § 3, porte que la visite des navires sera faite par d'anciens navigateurs, etc.

Article 6 : Que les juges de commerce, dans les villes où il s'en trouvera, et dans les autres, les officiers municipaux, nommeront les navigateurs pour la visite des navires.

Article 12 : Que lorsqu'un capitaine ou armateur voudra mettre un navire en armement, il sera tenu d'appeler deux officiers visiteurs, qui, après avoir reconnu l'état du navire, donneront leur certificat de visite, en y exprimant brièvement les travaux dont le navire leur aura paru avoir besoin pour être en état de prendre la mer.

Article 13 : Que lorsque l'armement sera fixé, et que le navire sera prêt à prendre charge, il sera requis une seconde visite ; que le certificat de la première sera repré-

senté, et qu'il devra exprimer le bon ou mauvais état dans lequel se trouve alors le navire.

Article 14 : Ne sont assujettis à ces formalités que les navires destinés aux voyages de long cours.

A cet égard on peut consulter la loi précitée.

SECTION VII.

Des acquits de paiement, ou acquits à caution.

LES acquits de paiement ou acquits à caution des douanes ont été créés pour assurer l'arrivée des marchandises à leur destination, dans les cas déterminés par les lois. La loi du 22 août 1791, titre 3, a voulu que les marchandises expédiées par mer d'un port pour un autre de France, ne fussent sujettes à aucun droit d'entrée et de sortie, ainsi que des marchandises qui ne peuvent être transportées directement par terre, d'un lieu à un autre de France, qu'en empruntant le territoire étranger, et en remplissant les formalités que nous allons indiquer.

Si les marchandises expédiées sont prohibées à la sortie de France, la destination en est assurée par un acquit à caution. Les expéditionnaires et leurs cautions s'obligent solidairement, par leurs soumissions, à payer la valeur desdites marchandises avec amende de 500 francs, dans le cas où ils ne rapporteraient pas au bureau du départ, dans le délai fixé, l'acquit à caution valablement déchargé, ou n'auraient énoncé, dans les soumissions, l'estimation des marchandises.

D'après les lois du 26 octobre 1796 (10 *brumaire an* 5), et 28 avril 1803 (8 *floréal an* 11), articles 56, 58, 62, 63, etc., les marchandises vendues à la charge

de la réexportation, et celles qui peuvent passer en transit ne peuvent également être expédiées que par acquit à caution.

D'après la loi du 22 août 1791, titre 3, les obligations de l'expéditeur consistent à faire les déclarations, souffrir les vérifications prescrites, fournir soumission de rapporter le certificat de décharge dans le délai; donner caution ou consigner le montant des droits, s'il s'agit de marchandises tarifées, ou le montant des condamnations éventuelles, s'il s'agit de marchandises prohibées: par cet aperçu, on voit de quelle nécessité sont au capitaine les acquits à caution (1).

SECTION VIII.

Du manifeste.

LE manifeste est l'état de la cargaison que porte le navire, et c'est à cette pièce que doivent se rattacher les acquits à caution des douanes avec lesquels la marchandise a été expédiée.

Cette pièce doit lui être présentée par le capitaine à son arrivée, et en mer, en cas de visite, dans les formes, les délais, et sous les peines prononcées par les articles 4 et 5 du titre 2 de la loi 22 août 1791, et les articles 3, 4 et 5 de celle du 24 mars 1794 (4 *germinal an* 2).

Par cet article, le capitaine doit exprimer dans son manifeste la nature de la cargaison, avec les marques et

---

(1) Voir au chapitre *de l'embarquement et du débarquement des marchandises*, la section Ire pour le déchargement des acquits à caution des marchandises importées dans nos colonies d'Amérique, d'Afrique et de l'Inde.

numéros, en toutes lettres, des caisses, balles, barils, boucauts, etc.

Si quelques marchandises n'y étaient pas comprises, ou s'il y avait une différence entre les manifestes et les marchandises, le capitaine pourrait être condamné à une somme égale à la valeur des marchandises omises et à une amende de 1,000 francs : il est essentiel qu'il surveille sa rédaction.

Dans ce cas, l'article 4 du titre 2 de la loi du 22 août 1791 est exécuté, et l'on retient les marchandises et le bâtiment pour sûreté du paiement de la confiscation et de l'amende.

Le manifeste des capitaines doit être signé par eux ; et déposé à la douane dans les vingt-quatre heures de l'arrivée.

Une délibération administrative porte que les manifestes présentés par les capitaines, soit étrangers, soit français venant de l'étranger, qui ne sont pas revêtus du timbre français, soient transmis sur du papier portant ce timbre, et que les originaux soient joints à cette traduction. (Circulaire du 18 mars 1817.)

Par une décision du ministre des finances, du 19 novembre 1819, il est dit que les manifestes des navires ou inventaires des chargemens ne sont point assujettis au timbre particulier des douanes.

SECTION IX.

De la patente de santé.

La peste de 1720, après avoir fait des ravages incalculables en détruisant la moitié de la population de Mar-

seille et des villes environnantes, laissa des souvenirs d'affliction et de dévouement.

La prévoyance fut appelée au secours du fléau dont on est continuellement menacé par les communications avec le Levant, l'Égypte, Constantinople et les côtes de la Barbarie. C'est pour se préserver de ce malheur, et dans la crainte de voir renouveler ces jours de deuil, qu'une administration de santé a été formée à Marseille, pour la surveillance à exercer sur les lazarets et sur les navires qui y abordent.

C'est pour parer aux inconvéniens dangereux de cet affreux fléau, que les capitaines des navires, avant d'avoir entrée, sont obligés de venir au bureau de la santé, pour y faire la déclaration d'où ils viennent; et, quand il est reconnu qu'un navire arrive des lieux où la peste est fréquente, il est condamné à faire une quarantaine.

Le capitaine, pour avoir la libre entrée du port, doit se purger à serment de la vérité de son rapport, de n'avoir rencontré personne en route avec qui il ait communiqué, et remette une pièce qu'on appelle *patente,* qui est délivrée par les administrations sanitaires du lieu du départ, ou des magistrats de ce lieu, s'il n'existe pas d'administration sanitaire, qui atteste l'état de santé du pays; cet état est désigné par la patente *nette*, *suspecte* ou *brute*, et, suivant ce qu'elle porte, on fait subir une quarantaine plus ou moins longue au navire et à l'équipage.

Les réglemens sanitaires sont anciens. Des arrêts du parlement de Provence, de 1636 et 1637, attestent qu'ils faisaient loi antérieurement et consacrent l'autorité postérieure; il existe, à ce sujet, un réglement du Roi, du 25 août 1683, et un édit de 1779, qui ont été mainte-

nus en masse par les lois du 21 juillet, 30 août 1791; 9 mai 1793 et 5 juillet 1798 (7 *messidor an* 6); et par l'article 484 du Code pénal, comme dispositions non abrogées.

La fièvre jaune, qui tant de fois a causé des ravages violens en Espagne, ayant donné des craintes en 1821 aux côtes du midi de la France, l'administration de santé de Marseille prit avec un zèle infatigable les mesures de prudence que commandait la proximité d'un fléau aussi dangereux que la peste, et à la suite de ses sollicitations, on a élevé aux îles de Pomègues et de Ratoneaux une rade abritée pour y faire séjourner en quarantaine les navires destinés pour les côtes du midi de la Méditerranée, suspectés de la contagion; nouveau bienfait de plus qu'on doit encore à un Bourbon; et c'est ainsi que Marseille trouve toujours dans ses Rois légitimes des témoignages d'affection et de protection, qu'elle a mérités à tant d'égards, par son noble dévouement à la cause royale dans ces momens où la fidélité fut mise à l'épreuve; et il serait aussi à désirer que ceux qui se sont ainsi dévoués, ne fussent plus laissés dans un honteux oubli ou abandonnés à la malignité de la calomnie et à la diffamation la plus infâme de ces oisifs déhontés, de cette canaille titrée, qui, par suite de leurs lâchetés habituelles, ne peuvent concevoir ce qu'un homme d'honneur fidèle sait endurer et souffrir patiemment !!!

D'après ce qui a été dit, on sent combien la patente de santé est utile, et combien un capitaine est intéressé de l'avoir à bord, puisqu'il serait refusé dans tous les ports de la Méditerranée, s'il ne l'avait pas.

Il y a plus; par une circulaire du 1er avril 1813, les

employés des douanes ne peuvent entrer sur un bord avant l'entrée accordée par la santé.

Une autre circulaire du ministre de la marine, de 1817, fait connaître aux navigateurs français, que leurs navires ne seraient point admis indistinctement dans tous les ports d'Angleterre, que le conseil d'amirauté, suivant un ordre du 5 avril 1805, modifié en 1806 et en 1810, avait assigné pour faire la quarantaine à ceux qui y étaient soumis, les ports de Straqante-Cruch, sur la Tamise; White-Boothroards, entre Hull et Grimsby; Brombo-rough-Pool, du côté de Liverpool; Motherbauk, près Porstmouth; Saint-Yves-Pool, près Falmouth; Kring-srads, Portohute-Hill, Milford, dans le canal de Bris-tool; Juverheiling, baie pour la côte est et nord de l'Écosse; Holyloch; le fith du Clyde, pour la côte ouest et la côte sud-ouest de l'Écosse, ainsi que pour les bâtimens à la destination de Dumfreis et de Kirhembrigth.

SECTION X.

De la tenue d'un livre de bord par le capitaine.

Le capitaine doit avoir sur son bord un registre timbré, coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le maire ou son adjoint, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

Il doit inscrire sur ce registre, par ordre de dates et sans aucun blanc, sans rature ni radiation, toutes les résolutions qui sont prises pendant le voyage, dans les cas voulus par la loi ou par les circonstances, les emprunts, les recettes, les dépenses, les ventes, les achats, les paiemens par articles distincts et séparés, les événe-

mens de mer, tels que la rencontre d'un bâtiment, l'ordre donné par le capitaine de punir les marins par voie de discipline; les congés des matelots, les transports, réceptions ou livraisons des marchandises, et généralement tout ce qui concerne les faits de sa charge, ou qui peut donner lieu à un compte à rendre à ses commettans ou à des demandes à former, soit contre eux, soit dans leurs intérêts. Enfin le capitaine peut, au surplus, tenir tout autre registre ou journal de route pour sa satisfaction; mais celui-ci est le seul qui doit être coté et paraphé, qui doit être visé à son arrivée, et qui doit servir à faire foi en justice : c'est ce que l'on peut appeler, relativement au capitaine, le registre de la loi. Rien ne saurait le suppléer.

On voit, par ces dispositions générales, que ce livre est d'une grande utilité, puisqu'il doit servir à faire connaître tout ce qui est susceptible de mettre à couvert la gestion du capitaine de la moindre faute légère et de rendre un compte exact de toutes ses démarches et opérations.

Au reste, le registre prescrit par l'article 224 doit être tenu avec d'autant plus d'exactitude par le capitaine, qu'il est pour lui le seul moyen de remplir avec ordre et précision les obligations qui lui sont imposées par les articles 242 et 243. Ce registre, d'ailleurs, est le témoin muet d'après lequel on peut juger sa conduite.

Par une décision du ministre des finances, du 15 juillet 1808, il a été ordonné que les registres destinés aux rapports que doivent faire les capitaines de navires, dans les cas prévus par le Code de commerce, sont sujets au timbre, mais que les extraits ou relevés de ces rapports sont exempts de toute formalité de timbre et d'enregistrement.

Les rapports des capitaines de navires capturés peuvent être visés pour timbre et enregistrés en débet, comme les rapports des capitaines naufragés. (Décision du ministre des finances, du 4 juillet 1809.)

Outre le registre ou journal dont nous venons de parler, le capitaine, suivant l'usage, doit encore avoir un journal de route, sur lequel il fait mention jour par jour de ce qui peut lui arriver, et de tout ce qu'il voit de remarquable pendant le tems de son voyage. Sans ce registre, il ne serait pas à même de satisfaire exactement aux articles 242, 243 et suivans.

CHAPITRE XVI.

Du mode de jaugeage des navires marchands (1).

NOUS avons déjà vu que quand un bâtiment a été construit pour être mis à la mer, on doit le déclarer au bureau des douanes du port de sa construction. Quand il y est enregistré et numéroté, il ne peut commencer un voyage qu'à l'aide d'un congé, qui n'est obtenu qu'en rapportant l'acte de francisation et les billets de jauge; enfin quand le capitaine ou l'armateur loue son navire, il doit déclarer le nombre de tonneaux qu'il contient, et il n'est supposé y avoir erreur, en la déclaration du tonnage qu'il fait, qu'autant que le navire n'excède un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

(1) Voir le *Mémoire sur le Jaugeage des Bâtimens*, par M. Daviel, rapporté par M. Bajot, dans ses *Annales maritimes et coloniales*, an 1819, pag. 662 à 686, IIe partie, et 1820, p. II, pag. 545.

Nous allons indiquer de quelle manière un navire se mesure, en donnant les élémens du tonnage d'après la loi du 1[er] janvier 1794 (12 *nivôse an* 2).

L'on calcule le tonnage d'un bâtiment de la manière suivante :

On doit « Ajouter la longueur du pont, prise de tête » en tête, à celle de l'étrave à l'étambot, déduire la moi- » tié du produit; multiplier le reste par la plus grande » largeur du navire ou maître-bau ; multiplier encore le » produit par la hauteur de la cale et du navire ou maî- » tre-bau ; multiplier encore le produit par la hauteur de » la cale et de l'entrepont, et diviser par 94.

» Si le bâtiment n'a qu'un pont, prendre la plus grande » longueur du navire ou maître-bau, et le produit par » la plus grande hauteur; puis diviser par 94. »

On opère de même pour les bâtimens non pontés, à l'exception de prendre la longueur de l'étrave à l'étambot, on prend celle du bateau.

On nomme bau les solives placées d'un flanc à l'autre du navire pour affermir ses bordages et soutenir le pont.

La carlingue est la pièce sur laquelle porte le mât.

L'étambot est celle qui soutient la poupe, et surtout le gouvernail.

L'étrave est celle qui forme la proue du navire.

Enfin la quille est la pièce qui sert de fondement au navire; elle se prolonge de poupe en proue.

D'après une décision du 8 mai 1794 (19 *floréal an* 2), la longueur de l'étrave à l'étambot doit être prise sur la quille.

La hauteur se prend de planches sous planches, sans avoir égard à la carlingue ni aux barrots.

Les coupées qui se trouvent dans les navires doivent être défalquées des calculs faits pour la jauge ; ce qui a été ainsi décidé le 5 septembre 1807. On nomme coupée, le retranchement qui existe quelquefois au pont du bâtiment, soit sur l'avant, soit sur l'arrière ; ce qui fait que, dans cette partie, le pont est plus bas que dans l'autre partie. Toutes les dimensions pour la jauge doivent être prises intérieurement ; elles donneraient un rapport exagéré, si elles s'étendaient à l'épaisseur des planches et à la saillie des extrémités du bâtiment, ce qui a été prescrit par une circulaire du 27 juillet 1802 (8 *thermidor an* 10).

On ne doit négliger aucune fraction résultante de l'opération, lorsqu'elle est d'un 94e ou au-dessus.

On ne peut, à raison de ce qu'une fraction serait en dessus de $\frac{47}{94}$, percevoir le droit d' n tonneau entier, ce serait un forcement de perception.

Par une circulaire du 27 septembre 1798 (6 *vendémiaire an* 7), il est prescrit aux préposés, pour prévenir leurs erreurs et fixer leur attention, ou les rendre responsables des variations que présente la jauge des bâtimens, de mentionner leur opération au dos de l'acquit des droits de navigation.

Un arrêté du 4 novembre 1800 (13 *brumaire an* 9), porte que le poids du tonneau de mer sera de mille kilogrammes ; et, comme cet arrêté n'est autre chose qu'un mode d'exécution de la loi du 23 septembre 1795 (1er *vendémiaire an* 4), sur les poids et mesures, on doit le suivre en se servant du diviseur 98 au lieu de 94, après avoir soumis son produit à une règle de trois. Pour l'apprécier, nous ferons connaître ici le Tarif pour l'évalua-

tion en kilolitres, ou nouveaux tonneaux de mer, du poids ou de l'encombrement des effets, munitions et marchandises qui seront chargés sur les bâtimens de commerce affrétés pour le service de la marine.

EFFETS, MUNITIONS ET MARCHANDISES.	POIDS ET QUANTITÉS FORMANT UN KILOLITRE.
VIVRES.	
Beurre en frequins	750 kilogrammes net.
Biscuit en soute ou en boucauts	400 *idem* net.
Bœuf et lard salés	7 barils de 100 kilog., ou 700 kilog. net de viande.
Farine	8 barils de 90 kilog., ou 700 kilog. net de farine.
Foin, placé en dehors	1,000 kilogrammes.
Foin, *idem* en dedans	200 *idem*.
Foin, pressé et emballé	1 mètre cube 1/2.
Fromage en futailles	725 kilogrammes net.
Grains et légumes, en futailles	725 *idem* net.
Grains et légumes, en grenier	800 *idem* net.
Huiles, en futailles	1,000 *idem* brut.
Huiles, en bouteilles encaissées	500 *idem* brut.
Moutons vivans	5.
Poules	150.
Prunes, Riz, Sucre, en futailles	750 *idem* brut.
Sel, en futailles	1,000 *idem* brut.
Sel, en grenier	1,000 *idem* brut.
Vin, vinaigre, eau-de-vie, et autres liqueurs, en futailles	900 litres net.
Vin, vinaigre, eau-de-vie, et autres liqueurs, en bouteilles encaissées	450 *idem* net.
ARTILLERIE.	
Bombes	1,000 kilogrammes.
Boulets	1,250 *idem*.
Grenades	1,000 *idem*.
Canons, Mortiers, Obusiers	1,100 *idem*.
Mèches de guerre en grains	600 *idem*.
Poudre, en barils simples	500 *idem* net.
Poudre, en doubles futailles	400 *idem* net.
AUTRES MUNITIONS.	
Ancres non enjalées	1,000 kilogrammes.
Bougies en caisses	750 *idem* net.
Brai et goudron	800 *idem* net.
Briques	1,000 *idem* net.
Chandelles en caisses	750 *idem* net.
Chanvre et étoupes	400 *idem* net.

EFFETS, MUNITIONS ET MARCHANDISES.		POIDS ET QUANTITÉS FORMANT UN KILOLITRE.	
Charbon de terre	en futailles	1,000 kilogrammes.	brut.
	en grenier	1,000 *idem*	brut.
Cordages	en bitor, fil de caret, lignes, luzin, merlin, quaranteniers doubles et simples	800 *idem.*	
	bussières, cables, grelins, etc., de 6 à 28 cent de grosseur	750 *idem.*	
	idem, de 29 à 65 et audessus.	700 *idem.*	
Cuivre, Étain, Fer, Fonte, Plomb	encaissés ou embarillés	1,100 *idem*	brut.
	non encaissés	1,250 *idem*	brut.
Outils en fer et autres métaux	encaissés	1,100 *idem*	brut.
	non encaissés	1,250 *idem*	brut.
Poulies	ferrées à rouets de fonte	900 *idem.*	
	à axe, ou essieu de fer	750 *idem.*	
	ordinaires, et autres ouvrages de poulerie	600 *idem.*	
Résine, Soufre, Suif		800 *idem* net.	
Avirons, Billons de sapin, Bordages et planches de sapin		1 . 2. Un mètre cube et deux dixièmes.	
Bois de chêne droit, — de hêtre, orme et peuplier		1 . 0. Un mètre cube.	
— de chêne courbant		0 . 9. Neuf dixièmes de mètre cube.	
Courbes		0 . 8. Huit dixièmes de mètre cube.	
Espars ou manches de gaffes, Mâts et mâtereaux de 13 palmes et au-dessous (la palme de 13 lignes)		1 . 2. Un mètre cube et deux dixièmes.	
Mâts de 14 palmes et au-dessus		1 . 0. Un mètre cube.	
Merrains		1 . 1. Un mètre cube et un dixième.	
Pierres de tailles		0 . 5. Cinq dixièmes de mètre cube.	

Le prix du frêt des effets en balles, ballots, caisses et futailles, non dénommés au présent, est réglé au poids, pour les choses pesantes, à raison de mille *kilogrammes* pour un kilolitre; et l'encombrement pour les choses lé-

gères, à raison d'un mètre cube et cinq dixièmes, aussi pour un kilolitre.

Le chargement des affûts, brouettes, machines, trains d'artillerie, vases, ustensiles et autres objets, non mentionnés au tarif, et qu'on n'est pas dans l'usage d'emballer, est évalué conformément aux conventions qui sont faites préalablement avec les propriétaires ou capitaines des navires afrétés, mais toujours d'après l'un ou l'autre des deux modes ci-dessus prescrits.

Les poids ne sont portés sur les connaissemens ou chartes-parties, qu'en *kilogrammes;* les mesures pour les bois et autres solides, *en mètres cubes* ou *parties décimales du mètre cube ;* et pour les liquides en futailles, autres que les huiles, en *litres*, en sorte qu'il faudra toujours *neuf cents litres* net pour composer *un kilolitre* ou *tonneau métrique*.

Lorsqu'un navire arrive dans un port, la vérification du tonnage peut être faite par les employés des douanes, afin de s'assurer que le bâtiment est véritablement celui pour lequel on a délivré le congé.

Ainsi, on ne saurait apporter trop d'exactitude à faire un calcul exact, attendu que, quand les navires arrivent en pays étranger, les employés des douanes demandent au capitaine le certificat de jaugeage de la douane de France, et en perçoivent le droit d'entrée sur la quantité de tonneaux portée dans le certificat délivré en France.

Comme, dans l'étranger, les droits sont souvent perçus d'une manière très-onéreuse, les employés de France, dans l'intérêt du commerce national, doivent plutôt jauger avec un quarantième en faveur du port du navire, que de faire conster d'une portée plus forte qu'elle n'est

réellement, puisqu'en France le droit de jaugeage est minime, et qu'en pays étranger il est exorbitant et ruineux (1). C'est la cause qu'à l'étranger jamais on ne jauge les navires arrivans, parce qu'on sait qu'en France l'opération se fait au désavantage du port du navire; ce qui ne devrait pas être. Voici les dimensions qui doivent servir de bases à leurs calculs.

[N° 1.] EXEMPLE *de l'opération du jaugeage d'un bâtiment à deux ponts.*

Ayant 93 pieds de tête en tête.
80 de l'étrave à l'étambot.
25 de largeur au maître-ban.
16 de hauteur sous plancher.

Réunir les deux largeurs	93	pieds.
	80	
	173	
Les réduire à moitié	86	1/2.
Multiplier par la largeur	25	
	430	
	172	
	12	6 pouces.
	2,162	6
Multiplier par la hauteur	16	
	12,972	
	2,162.	
	8	
	34,600	
Diviser par		94
	640	
	780	
	8	368

Le produit est de 368 tonneaux 8/94.

(1) M. le chevalier de Borda a calculé une table d'après laquelle on détermine, à très-peu de chose près, la jauge des bâtimens. On trouve un extrait de cette table dans le *Cours d'observations nautiques de M. Ducom*.

[N° 2.] EXEMPLE *de l'opération du jaugeage d'un bâtiment à un pont.*

Ayant 60 pieds de longueur.
16 de largeur.
11 de hauteur.

Multiplier la longueur 60 pieds.
par la largeur 16

360
60.

960

Multiplier par la hauteur 11

960
960.

10,560

Diviser par.................. 94

116
220
32 | 112

Le produit et de 112 tonneaux 32/94.

On trouve dans tous les ports de mer, où l'on se sert de la mesure par tonneau, des tarifs qui font connaître le poids des marchandises pour former un tonneau de frêt ou nolis, et qui sont calculés d'après le rapport de la pesanteur spécifique de chaque article à celle de l'eau. Néanmoins, on a de plus pris pour modèle les quatre barriques faisant le tonneau bordelais; et, comme on a trouvé que ces quatre barriques occupaient quarante-deux pieds cubes, on a décidé, dans le commerce, que cet espace formerait le tonneau. Cette manière de compter n'est pas générale. Les Flamands, les Anglais et les Hollandais comptent par lest ou *last* : le last vaut deux tonneaux chez les Anglais et deux tonneaux et demi chez les Hollandais; c'est ce que rapporte Valin, sur les articles 4 et 5 du titre 10, livre II, de l'ordonnance de 1681.

Par une ordonnance du 8 août 1821, Sa Majesté après

s'être fait représenter la loi du 1er janvier 1794 (12 *nivôse an* 12), ci-dessus précitée, et prenant en considération que les calculs qui ont servi à déterminer le mode de jaugeage, se rapportent tous à des bâtimens à voiles et qu'il n'a pu être rien statué à l'égard des navires ou bateaux à vapeur, qui n'étaient point encore en usage;

Que pour la manœuvre de ces derniers, il est nécessaire de réserver dans l'intérieur du bâtiment, entre l'espace nécessaire à l'équipage et à ses vivres, un emplacement considérable pour la machine à feu et le combustible qu'elle consomme; et que, cet emplacement étant perdu pour l'arrimage des marchandises, il ne peut entrer dans le tonnage susceptible de frêt de bénéfice, et par conséquent d'impôt. Voulant favoriser l'essor d'une invention qui promet des moyens de transport plus rapides et plus profitables au commerce et aux consommateurs, Sa Majesté a résolu de régler spécialement le jaugeage des bâtimens à vapeur, dont le système était inconnu à l'époque de la loi du 1er janvier 1794 (12 *nivôse an* 12), de manière que les dispositions de cette loi reçoivent une juste et égale application. A ces causes, elle ordonne par son article 1er que le tonnage des bâtimens à vapeur soit calculé de la manière suivante :

1° Que la longueur soit prise de tête en tête, conformément à la loi du 1er janvier 1794.

2° Qu'on en retranche la longueur de l'espace occupé par la machine à feu et par son approvisionnement en combustibles.

3° Qu'on mesure la largeur du navire de dehors en dehors sur le pont, à chacune des deux extrémités de l'espace occupé par la machine à feu, en ne mettant aucun

compte des galeries et roues extérieures destinées à mettre le navire en mouvement : on ajoutera ces deux largeurs et on prendra la moitié de leurs sommes.

4° Le produit de cette largeur moyenne par la longueur réduite, sera multiplié par le creux mesuré à la pompe de secours du navire.

5° Le produit total se divise par 94, et le tonnage égal du bâtiment est produit par le quotient.

Dans le cas où des marchandises quelconques seraient abusivement placées dans une partie de l'espace destiné soit à la machine à vapeur, soit au combustible, les droits de navigation sont alors payés sur le tonnage, qui se détermine par la formule de la loi du 1er janvier 1794, conformément à l'exemple n° 2.

Moyen de diminuer la dérive des navires.

L'auteur propose de se servir d'une grande pièce de canevas tendue sur un châssis de fer, et pour le soutenir sur l'eau, d'attacher une pièce de bois sur le bord supérieur, pour conserver à la toile une position perpendiculaire. Des cordes, ou des chaînes sont attachées à l'angle du châssis, se réunissant au-dessus, et sont fixées solidement par un triangle de fer auquel s'attache un câble pour lier l'appareil au bâtiment ; la résistance offerte à l'eau par la grande surface de cet appareil, empêche la dérive du bâtiment. (*London journal of arts*, novembre 1826, page 189.)

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

AVANT LE DÉPART DU NAVIRE.

De l'achat et distribution des vivres à bord, par composition de ration.

Le capitaine, après avoir approvisionné son navire des fournitures nécessaires pour l'armement, l'équipement et les victuailles, doit rédiger un acte à double, par lequel il constate lesdits achats par mémoires et factures, les vise et les fait arrêter par l'armateur : un de ces doubles doit être déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours de son départ; afin qu'en cas de vente, par saisie du navire, on puisse y avoir recours pour exercer les priviléges indiqués par l'article 192 du Code de commerce, puisque c'est à ceux qui veulent jouir de leurs priviléges, à prendre la précaution de faire constater leurs créances dans les formes voulues par cet article, suivant leur nature.

Enfin, le capitaine doit fournir aux gens de l'équipage, sur les approvisionnemens du navire, les alimens de bonne qualité et en suffisance, de la manière que nous allons l'établir.

Depuis long-tems les capitaines et les équipages du commerce désiraient connaître le mode de distribution des vivres, attendu que, par une parcimonie condamnable, les armateurs spéculent trop souvent sur leurs nourritures et sur la qualité des alimens et boissons qu'ils embarquent, et réduisent ainsi le capitaine à n'avoir à bord

que des denrées inférieures en qualité ou nuisibles à la santé des gens de mer, surtout dans une longue traversée.

Il serait urgent que le gouvernement, pénétré de cette infraction, fît un réglement qui pût fixer de quelle manière la nourriture doit être fournie aux gens de mer naviguant pour le commerce, et donnât la surveillance de l'embarcation des vivres et des boissons aux officiers préposés aux classes, comme elle leur a été donnée par l'arrêté du 29 septembre 1779 (7 *vendémiaire an* 8), pour les coffres à médicamens ainsi que nous l'avons dit p. 76.

En attendant ce règlement, nous pensons que les équipages des navires du commerce ont droit, en cas de litige, à la même ration que les équipages des vaisseaux du Roi, puisque, par une instruction ministérielle, en date du 18 novembre 1798 (28 *brumaire an* 7), dressée par ordre du gouvernement, lesdits équipages sont punissables d'après les lois pénales militaires.

Ainsi, pour déterminer leur ration à bord des navires du commerce, on devra se conformer à la loi du 13 janvier 1806, qui règle la subsistance des équipages militaires.

L'article 10 de cette loi décide que les rations continueront d'être distribuées par plats de sept hommes, mais que les viandes, poissons ou légumes doivent être pesés une seule fois par jour, selon l'usage, pour être aussitôt livrés au coq et placés dans la chaudière.

La composition des repas, c'est-à-dire les espèces et quantités de denrées distribuées chaque jour, doit être inscrite par le capitaine ou l'officier qui aura assisté à la distribution.

L'article 9 veut que ceux qui feront la distribution se conforment, dans l'emploi des vivres de campagne, aux

tableaux de distribution des repas et de composition des rations établis ci-après. Cependant il peut arriver que la situation des approvisionnemens du port fasse apporter quelques modifications au réglement général des repas en remplaçant une denrée par une autre.

Le capitaine doit encore avoir le soin de faire consommer, dans les commencemens de la campagne, les denrées susceptibles d'une conservation moins longue, notamment le vin de journalier embarqué pour le premier mois, et qui doit être, par cette raison, placé dans l'arrimage, au-dessus du vin de campagne ; le biscuit le plus anciennement fabriqué, et celui qui, n'ayant pu être contenu dans les soutes, serait resté en dehors (1), la morue, et en général toutes les denrées dont la consommation sera la plus pressante.

Le capitaine doit encore veiller à ce que, pendant la durée du journalier de port et de rade, aucune portion des boissons et denrées embarquées pour la campagne ne soit distribuée.

---

(1) Il a été remarqué, qu'après que les biscuits ont resté quelque tems à la mer, ils ne présentaient pas le degré de conservation convenable ; qu'il paraissait que les causes devaient en être attribuées à ce qu'on n'avait pas toujours soin de couvrir les caisses qui les renferment, par des bandes de toiles collées et frangées par-dessus.

Il est possible aussi qu'on n'ait pas porté assez d'attention au choix du bois destiné à leur confection, et qui doit être sans odeur, parfaitement sec, et même, au besoin, passé au four.

Comme ces précautions ont pour objet, d'une part, d'empêcher l'air de s'introduire dans la caisse et d'offrir aux insectes un obstacle pour y déposer leurs œufs ; de l'autre, de préserver le biscuit de toute atteinte d'humidité, afin d'assurer par ce moyen la meilleure nourriture possible à l'homme de mer ; le capitaine doit porter le plus sévère examen sur les détails de la cuisson des biscuits, et sur les caisses qui les renferment lors de l'inventaire.

RATIONS DE CAMPAGNE.

COMPOSITION DES RATIONS.		DISTRIBUTION DES REPAS.							
NATURE DES DENRÉES.	Quantités.	1 mois 30 jours.	2 mois 60 jours.	3 mois 90 jours.	4 mois 120 jours.	5 mois 150 jours.	6 mois 180 jours.	7 mois 210 jours.	8 mois 240 jours.
PAIN.	grammes.								
Farine d'armement............	550								
ou		10	20	30	40	50	60	70	80
Pain frais en provenant........	750								
Biscuit.....................	550	20	40	60	80	100	120	140	160
		30	60	90	129	150	180	210	240
BOISSONS.	centilitres.								
Vin de journalier..............	69	28	30	30	30	30	30	30	30
Vin de campagne..............	69	»	27	55	84	112	140	168	195
Eau-de-vie..................	18	2	3	5	6	8	10	12	15
		30	60	90	120	150	180	210	240
NOTA. Lorsqu'on fournit de la bière ou du cidre, la ration est du double de celle du vin. Il n'est pas dû de boissons aux mousses.									
DINERS.	grammes.								
Lard salé.................	180	14	28	44	64	84	104	124	144
Bœuf salé.................	250	6	12	16	16	16	16	16	16
Morue.....................	120	6	12	16	16	16	16	16	16
Fromage...................	90	3	6	9	15	21	27	33	39
Légumes...................	120	1	2	5	9	13	17	21	25
		30	60	90	120	150	180	210	240
SOUPERS.									
Légumes..................	120	25	50	75	100	125	150	175	200
Riz......................	60	5	10	15	20	25	30	35	40
		30	60	90	120	150	180	210	240

Nota. Il résulte du Tableau ci-dessus que la distribution des repas de chaque mois forme un complément du nombre des mois antérieurs ; ainsi, par exemple, l'on voit qu'il doit être délivré 6 dîners de bœuf pendant chacun des deux premiers mois, et 4 pendant le troisième, ce qui forme les 16 indiqués pour trois mois.

On délivrera deux fois par semaine, en sus des denrées qui entrent dans la composition des rations, 30 grammes de choucroûte, ou 15 grammes d'oseille confite.

ASSAISONNEMENS.

Huile d'olive.

150 grammes par kilogramme de morue.
100 grammes par kilogramme de riz.
50 grammes par kilogramme de légumes.

Beurre.

260 grammes par kilogramme de morue.
180 grammes par kilogramme de riz.
90 grammes par kilogramme de légumes.

Vinaigre.

30 litres par 100 kilogrammes de morue.
90 litres 40 centilitres par 100 kilogrammes de riz.
4 litres 70 centil. par 100 kilogrammes de légumes.

Il en sera fourni de plus 6 litres 50 centilitres par cent hommes par mois, c'est-à-dire par 300 rations, tant pour aciduler de l'eau et pour préparer la moutarde que pour l'aspersion du bâtiment.

Graine de moutarde. 1 kilogramme 200 grammes par 3,000 rations.

Sel. 64 kilogrammes par 3,000 rations.

Poivre. 15 grammes par 100 rations.

Composition de la ration de malade.

Ces rations sont ordinairement réglées d'après les prescriptions de l'officier de santé en chef du bord; cependant les parties de vivres composant la ration entière de malade sont, savoir :

Pain frais provenant de la farine d'armement, 612 grammes.

Vin de campagne, 69 centilitres.

Déjeuner, un œuf.

Dîner, viande fraîche et poule, 365 grammes.

Un septième de poule remplace 120 grammes de viande lorsqu'il en est délivré; la viande n'est distribuée qu'à ration de 245 grammes.

Le bouillon en provenant est distribué d'après les prescriptions de l'officier de santé.

Souper, 120 grammes prunes, ou 60 grammes riz, assaisonnés de 15 grammes de beurre ou de sucre à défaut de bouillon; 60 grammes raisiné.

Les tablettes à bouillon seront, au reste, employées comme il sera réglé par l'officier de santé dans *la composition des rations de malades.*

RATIONS DE JOURNALIER.

Pain.

Pain frais, 750 grammes.

Ou biscuit (si le cas requiert qu'il en soit fourni), 550 grammes.

Boissons.

Vin, 69 centilitres.

Ou bière *ou* cidre, si la fourniture s'exécute dans les

ports de la Manche, depuis Dunkerque jusqu'à Saint-Servan inclusivement, 1 litre 38 centilitres.

Nota. Il ne revient point de boissons aux mousses.

Dîners.

Il y aura par semaine quatre dîners gras et trois dîners maigres. Les premiers seront composés de 250 grammes de viande fraîche crue par chaque homme, et il sera délivré en sus 16 millimes et demi en argent pour l'achat des légumes verts.

Les trois dîners maigres se composeront de morue, ou de fromage, ou de légumes, dans la proportion déterminée ci-dessus par la ration de campagne, et avec les mêmes assaisonnemens.

Soupers.

Les repas du soir, ou soupers, se composeront de 120 grammes de légumes, ou de 60 grammes de riz, assaisonnés comme il est dit ci-dessus.

Lorsqu'il y aura impossibilité de faire la chaudière, il sera donné du fromage en place de légumes; et, dans ce cas, la quantité de fromage est fixée à 60 grammes.

RÉSUMÉ

DE CE QUE TOUT MARIN EMBARQUÉ

EST OBLIGÉ DE FAIRE.

Du Capitaine.

Art. 1er. Tout capitaine est tenu d'avoir un registre, coté et paraphé par un juge du tribunal de commerce ou par le maire ou adjoint dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, pour y inscrire les résolutions prises pendant le voyage, les désordres arrivés dans le navire, etc.

2. En cas de contravention aux dispositions de l'article précédent, le capitaine est responsable de tous les événemens.

3. Il appartient au capitaine de former l'équipage de son navire, et louer les matelots et autres gens de l'équipage ; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur domicile.

4. Le capitaine est tenu de remettre avant la revue d'armement, au commissaire des classes, une expédition des conventions faites entre lui ou l'armateur, et les marins de l'équipage. Le commissaire en donne lecture à l'équipage lors de la revue, et remet au capitaine l'expédition, à moins que lesdites conventions n'aient été transcrites sur le registre mentionné à l'article 1er, et certifiées conformes à l'original, par le commissaire. (Ordonnance du 31 octobre 1784, titre 24, article 9.)

5. A défaut de conventions écrites, les conditions

d'engagemens du capitaine et de l'équipage sont constatées par le rôle d'équipage; et si le rôle n'exprime pas suffisamment les conditions, les marins en sont crus sur leur serment. (Code de commerce; ordonnance du 31 octobre 1784, titre 14, article 12.)

6. Les capitaines qui feront des remplaçans de marins pendant le cours du voyage, sont tenus de présenter aux commissaires des classes, dans les ports de France ou des colonies, et aux consuls français, dans les ports étrangers, les conventions qu'ils auront faites avec ces marins.

S'il n'y a pas de consuls dans ces ports, ils les présenteront au consul ou commissaire du premier port où ils aborderont, pour être procédé ainsi qu'il est exprimé à l'article 4. (*Ibid.*, article 13.)

7. Les capitaines ou maîtres ne peuvent débarquer aucun homme de leur équipage sans cause valable, et sans la permission du commissaire, à peine de 300 francs d'amende pour chaque homme débarqué sans cette permission, et d'être déchus de leur qualité de capitaine.

Ils ne peuvent, sous aucun prétexte, et sous la même peine, débarquer aucun homme de leur équipage dans les ports étrangers. (*Ibid.*, article 16.)

8. Tout capitaine qui sera convaincu d'avoir débauché les marins des autres navires, et de les avoir portés à la désertion, sera dégradé de sa qualité de capitaine ou maître. (*Ibid.*, article 6.)

9. Tout capitaine qui aura pris, sans la permission du commissaire, dans les ports de France ou des colonies, ou des consuls dans les ports étrangers, des marins en remplacement ou en supplément d'équipage, sera condamné à 300 francs d'amende pour chaque homme

embarqué sans cette permission. (Ordonnances des 11 juillet 1759, article 5 et 31; octobre 1784, titre 14, article 1er.)

En cas de récidive, il sera déclaré incapable de commander. (Ordonnance du 19 mai 1745, article 6.)

10. S'il déserte des marins ou autres gens de l'équipage, le capitaine est tenu d'en faire la déclaration au commissaire ou au consul, trois jours au plus tard après la désertion, sous peine d'en être réputé complice.

La dénonciation du capitaine est annotée et signée sur le rôle par celui qui la reçoit.

Les gages ou salaires du marin, courent jusqu'au jour de la dénonciation. (Ord. du 1er juillet 1759, art. 8.)

11. Tout paiement, prêt ou avance fait aux marins de l'équipage, sera considéré comme nul, si le capitaine n'a été autorisé à le faire par le commissaire ou par le consul, et si cette autorisation n'est consignée sur le rôle, et certifiée par celui qui l'a donnée. (*Ibid.*, article 6.)

12. Toute convention faite dans les colonies, entre un marin et le capitaine d'un navire, est nulle, si elle n'est autorisée par l'intendant, l'ordonnateur ou par l'officier chargé du service des classes, ou par le consul dans les ports étrangers. Cette autorisation doit être consignée sur la convention. (Ord. du 19 mai 1745, article 8.)

13. Il est défendu à tout capitaine, sous peine de punition exemplaire, d'entrer sans nécessité dans un port ou havre étranger. Dans le cas où il aurait été contraint, par quelque cause que ce soit, d'y relâcher, il est tenu, sous les mêmes peines, d'en sortir, et de faire voile au premier tems favorable. (Ordonnance du mois d'août 1681, livre II, titre 1er, article 2.)

14. Les capitaines pourront, de l'avis des officiers et maîtres de leur bâtiment, faire donner la cale, attacher à la boucle et infliger d'autres peines de ce genre, aux marins mutins, ivrognes ou désobéissans, ainsi qu'à ceux qui auraient maltraité leurs camarades ou commis de semblables délits pendant le cours du voyage : dans ce cas, ils devront rapporter procès-verbal des fautes ou délits, ainsi que de la punition infligée, et consigner ce procès-verbal sur le registre mentionné à l'article 1er.

Lorsque les bâtimens se trouveront dans les ports et rades, ou à portée des lieux où résident des intendans, ordonnateurs, commissaires ou consuls, ils se borneront à constater les faits ; ils adresseront leurs plaintes auxdits officiers, et réclameront la punition du coupable. (*Ibid.*, article 22.)

A l'égard de ceux de leur équipage ou des passagers qui seraient prévenus de meurtre ou autres crimes capitaux, les capitaines seront tenus de constater ces crimes par procès-verbal, et mettront les prévenus à la disposition de l'autorité des lieux où ils se trouveront, ou du premier port où ils relâcheront, et ce sous peine de 100 fr. d'amende.

Ils auront soin de faire constater par un reçu la remise qu'ils auront faite des prévenus. (*Ibid.*, article 26.)

Des Marins et autres gens de l'équipage.

Tout marin, dans un quartier autre que le sien, qui n'est pas pourvu d'un permis de son commissaire, doit être considéré comme déserteur, arrêté et conduit de brigade en brigade dans son quartier. (Ordonnance du 31 octobre 1784, titre 14, article 5.)

Tout marin qui se trouvera dans les colonies, après le départ du bâtiment sur lequel il est arrivé, sera arrêté et incarcéré, à moins qu'il ne soit pourvu d'un congé de son capitaine, visé par l'intendant, l'ordonnateur, ou le commissaire des classes. Il restera en prison jusqu'à ce qu'il puisse être renvoyé en France sur un navire auquel il manquera de matelots.

Le capitaine auquel il sera donné un remplacement sera tenu de payer par avance, sur la solde du marin, les frais de ses gîtes, geolages et subsistances dans les prisons. Il en prendra quittance du geolier, laquelle sera visée par l'intendant, l'ordonnateur ou le commissaire des classes, pour, sur la présentation de ladite quittance, la somme y mentionnée être réduite au susdit marin sur les salaires lors du paiement qui lui sera fait en France au désarmement. (Ordonnance du 19 mai 1746, art. 14.)

Les marins sont tenus, sous peine d'être punis comme déserteurs, de remplir les engagemens qu'ils auront contractés. (Ordon. du 31 octobre 1814, titre 14, art. 14.)

Ils ne peuvent abandonner leur bâtiment pendant le voyage, sans un congé par écrit du capitaine, duquel congé il sera fait mention sur le rôle d'équipage par le commissaire ou le consul.

Le marin qui dormira étant de garde, ou faisant le quart, sera mis aux fers pendant quinze jours. (Ordonnance du mois d'août 1681, livre II, titre 7, article 8.)

Le marin qui aura fait couler les breuvages, perdre le pain, fait faire eau au navire, ou excité sédition pour rompre le voyage, ou frappé le capitaine, les armes à la main, sera puni de mort. (*Ibid.*, article 7.)

Les hommes des équipages des navires venus de

France aux colonies ne pourront descendre ni rester à terre sans un permis écrit du capitaine. Ce permis devra indiquer le tems limité pour l'absence hors du bord, et ceux qui seront trouvés à terre sans être munis de ce permis, ou qui auront excédé le terme, seront arrêtés et détenus en prison, pour la première fois, pendant trois jours, et pendant huit jours en cas de récidive. (Ordonnance du 11 juillet 1759, article 7.)

Il est défendu à tout marin, sous peine d'être arrêté comme déserteur, et jugé suivant la rigueur des ordonnances, de s'embarquer sur les navires étrangers. (*Ibid.*, article 27.)

Tout marin revenant des colonies est tenu de se rendre dans son quartier, et de se présenter à son commissaire, immédiatement après le désarmement de son bâtiment, sous peine de trois mois de prison et privé de ses salaires, lesquels seront versés à la caisse des invalides. (*Ibid.*, article 5.)

Dispositions générales.

Les officiers, maîtres ou marins qui abandonneront en mer le navire sur lequel ils seront embarqués, sans le consentement du capitaine, seront punis de trois ans de galères, et de plus fortes peines si le cas y écheoit. (Ordonnance du 22 septembre 1699.)

Lors de l'arrivée d'un navire de commerce dans les colonies, l'officier chargé du service des classes fera la revue de l'équipage. Il entendra les plaintes qui pourraient être portées, soit par les capitaines contre les marins de l'équipage et les passagers, soit par ceux-ci contre les capitaines. Il constatera, autant que possible,

les faits qui y auront donné lieu, et il en rendra compte à l'intendant ou à l'ordonnateur, qui punira les coupables par voie de police, ou les livrera aux tribunaux, s'il y a lieu. (Ordonnance du 11 juillet 1759, article 2.)

L'officier des classes vérifiera s'il se trouve à bord des matelots ou autres gens de mer qui n'aient pas été portés sur le rôle d'équipage, et il fera arrêter sur-le-champ tous ceux qui se trouveraient dans ce cas, pour être détenus en prison aux frais du capitaine, jusqu'à ce qu'ils puissent être renvoyés sur un autre navire de l'arrondissement maritime où lesdits marins auront été embarqués. Le tout sera constaté par un procès-verbal, lequel sera envoyé par l'intendant ou ordonnateur, au commissaire du port où le navire aura été armé, pour, ledit capitaine, être jugé conformément aux dispositions de l'ordonnance du 18 décembre 1728. (*Ibid.*, article 3.)

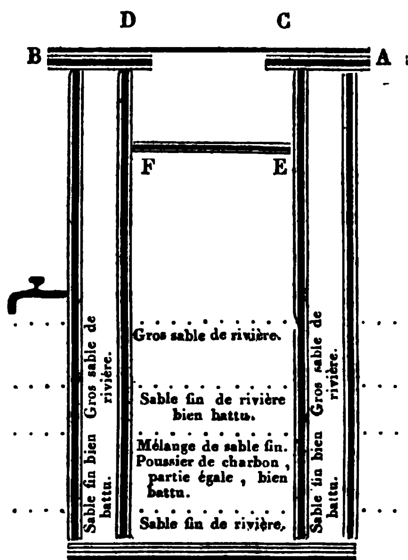
Tout armateur qui aura confié le commandement de son navire à un maître non pourvu de lettre de commandement, et le marin qui aura accepté et exercé ce commandement, seront condamnés chacun à 300 francs d'amende, lors même qu'il y aurait à bord un capitaine reçu porteur d'expéditions, mais qui ne commanderait pas réellement le bâtiment. (Ordonnance du mois d'août 1681, livre II, titre 1er, article 2.)

Cette disposition n'est pas applicable au cas où un capitaine mort ou resté malade dans les colonies ou dans les ports étrangers, aurait été remplacé par le second du navire, si, parmi les autres officiers, il n'y avait pas de capitaine reçu.

MODÈLE DE FILTRE

A DOUBLE COURANT.

(Annales Maritimes et Coloniales de l'année 1827, 2ᵉ part., tome 2, p. 211.)



DIMENSIONS DES FILTRES.

DÉSIGNATION DES BATIMENS.	LONGUEUR.	DIAMÈTRE du corps extérieur en haut.	DIAMÈTRE du corps intérieur en haut.
Goëlette (1)...................	1 00	0 70	0 46
Brick et Corvette sans gaillards...	1 10	0 78	0 52
Corvette à gaillards.............	1 20	0 82	0 56
Frégate de 18................	1 35	0 90	0 62
Frégate de 24................	1 40	0 75	0 66
Frégate de 60 et vaisseau........	1 50	1 00	0 70

(1) On peut adopter la dimension du filtre à l'usage des Goëlettes pour les Navires de commerce.

INSTRUCTION *sur l'entretien des filtres à double courant.*

A B, C D, deux tonneaux concentriques; un seul, A B, est foncé par le bas, l'autre, C D, a quelques échancrures dans le bout inférieur des douves. Le sable est disposé, comme l'indique la figure, par couches successives.

Le plateau, E F, percé de trous, reçoit l'eau qu'on met dans le corps intérieur, et l'empêche, dans sa chute, de troubler l'arrangement de la première couche de sable.

On charge le corps intérieur jusqu'en haut; l'eau descend à travers les couches successives, et vient monter au robinet par les couches placées dans l'intervalle des deux tonneaux.

Pour entretenir ce filtre en état pendant la durée d'une campagne, sans le démonter, il faut procéder de la manière suivante :

« Après avoir enlevé le plateau percé de trous, qui est dans le corps intérieur, on remplit d'eau claire (la première eau des caisses) l'intervalle des deux tonneaux; on remplace l'eau à mesure qu'elle passe dans le corps intérieur, afin d'avoir la plus grande pression possible. Ce nouveau courant, établi en sens contraire du premier, débarrasse les voies obstruées. On agite vivement avec un gamelot la première couche de gros sable, et l'on vide l'eau rouillée à mesure qu'elle vient à la surface ; l'eau change bientôt de couleur et le filtre reprend alors sa première marche.

» On peut procéder plus vite, jeter un peu d'eau claire dans le corps intérieur pour laver la première couche de gros sable.

» L'eau résultant du lavage est déposée dans des bailles où on la laisse reposer; on decante et on l'utilise en la passant de nouveau dans le filtre.

» Il faut tenir particulièrement à ce que cette opération soit faite toutes les semaines, sans quoi les matières étrangères, qui s'agglomèrent autour des grains de sable, finissent, avec le tems, par devenir d'une dureté telle que le courant en sens contraire n'a pas assez de force pour les déranger, et alors il faut démonter le filtre et laver ou changer les matières.

Rapport *de la Commission chargée, par M. le Major général de la marine au port de Brest, d'examiner un Filtre proposé par M. Zéni, sous-ingénieur de la marine.*

M. Zeni, sous-ingénieur de la marine, a proposé depuis plusieurs années l'usage d'un filtre *à double courant,* de sa composition. Déjà une commission, sous la présidence de M. le major général, s'est occupée de cet objet. Elle a comparé ce filtre avec ceux qu'on a mis en usage à bord des bâtimens du Roi, et avec celui de M. Ducommun; il est résulté de cette comparaison et des expériences faites devant la commission, que le filtre de M. Ducommun a été rejeté à cause de son prix élevé et de la quantité insuffisante de ses produits.

La commission a aussi émis l'opinion que le filtre actuellement en usage, s'il était plus soigné dans sa confection, serait suffisant pour le service, mais que le filtre à double courant serait bien préférable, s'il justifiait dans des expériences à la mer les espérances que sa nouvelle construction laissait concevoir.

Plusieurs bâtimens en départ pour les colonies en furent pourvus.

Le filtre à double courant se compose de deux tonneaux concentriques A B, C D; un seul, A B, est foncé par le bas; l'autre, C D, a seulement quelques échancrures dans le bout inférieur des douilles.

Le sable est disposé par couches successives, comme l'indique la figure : la couche qui contient du charbon en poussière mêlé de sable, n'est pas plus considérable,

par la raison suivante : depuis que l'on fait usage de caisses en tôle, on a toujours de l'eau fort saine à bord; seulement elle est d'autant plus chargée d'oxide de fer, qu'on la puise plus près du fond; un filtre à sable pourrait donc suffire; mais on est exposé pendant les relâches à remplacer l'eau consommée par d'autre qui peut être insalubre, surtout si l'on se trouve en tems de pluie dans un pays boisé. Il est donc bon, dans ce cas, d'avoir du charbon dans le filtre, et comme il n'est pas destiné à agir continuellement, l'auteur a jugé à propos de l'employer en petite quantité pour éviter son action sur l'eau, à laquelle il a enlevé une partie de son oxigène.

Si les circonstances de la navigation l'exigeaient, on pourrait rendre le filtre plus puissant, en ajoutant au charbon végétal, qui sert à désinfecter l'eau, du charbon animal, qui jouit de la propriété de la décolorer.

Le plateau E F, percé de trous, sert à recevoir l'eau qu'on met dans le corps intérieur; on charge ce corps jusqu'en haut; l'eau descend à travers les couches successivement, et vient monter au robinet par les couches placées dans l'intervalle des deux tonneaux. Le dessus du filtre est couvert d'un plateau qui s'emboîte à tabatière sur le corps extérieur. Il est formé par deux cercles concentriques en bois ou en fer; la couronne, formée par la différence de leurs deux surfaces, est forcée en toile. Cette couverture est placée dans le double but d'empêcher l'eau rouillée que l'on met dans le corps intérieur, de tomber dans l'anneau cylindrique où se trouve l'eau filtrée, et d'empêcher cette dernière de passer par-dessus les bords au roulis; un chapeau plat recouvre le tout.

Il résulte de toutes ces nouvelles dispositions, 1° que

l'eau obtenue après un mouvement ascensionnel, a nécessairement abandonné tous les petits corps pesans qui avaient échappé à la filtration; 2° que l'eau parcourt un chemin double à travers les matières filtrantes, et par conséquent s'épure davantage; 3° que l'on peut nettoyer le filtre sans le défaire, en établissant seulement un courant en sens contraire du premier.

En examinant ce qui se passe pendant cette opération, on voit l'eau chargée de matières hétérogènes se frayer un passage au travers des matières filtrantes, et y déposer ces corps, qui finissent à la longue par obstruer les chemins habituels par où l'eau doit passer. Alors, si l'on verse de l'eau claire par l'intervalle qui sépare les deux tonneaux, elle détruit les voies du premier courant, et force les matières étrangères à remonter en partie vers le gros sable, qui se trouve à la partie supérieure des matières filtrantes du corps intérieur; on a soin d'agiter profondément, d'enlever à mesure l'eau salée avec un gamelot ou un syphon, qu'on peut établir à cet effet. Il faut moins d'une barrique d'eau pour bien laver ce filtre et le mettre en état de donner ses premiers produits, et d'autant moins qu'on procède plus souvent à l'opération du lavage, qu'il faut faire trois ou quatre fois par mois, sans quoi les matières étrangères s'agglomèrent autour des grains de sable, et finissent par former une enveloppe couverte que le courant en sens inverse n'est plus capable de détruire. Il faut aussi que ce courant ait le plus de vitesse possible, afin que ses mouvemens tumultueux entraînent les matières étrangères. C'est pour cela que, pendant l'opération, on a soin de tenir la couronne cylindrique qui sépare les deux tonneaux, constamment

pleine, afin d'avoir la plus grande charge, et par conséquent la plus grande vitesse possible. Après l'opération, on laisse reposer l'eau du lavage, on décante; cette eau, passée au filtre de nouveau, se trouve ainsi utilisée.

On sait que l'usage du filtre proposé est continuel, ce qui est d'un grand avantage pour la navigation, tandis que l'usage de celui dont on se sert actuellement est subordonné à la conservation du tamis de crin, de la flanelle, et à l'engorgement des matières filtrantes.

Après cette description d'un filtre à double courant, si l'on considère l'opinion émise par une première commission, ainsi que les rapports des officiers chargés d'en obtenir les effets à la mer, on sera prévenu en faveur de la proposition de M. Zeni; mais avant de l'adopter définitivement pour le service des bâtimens de Sa Majesté, une commission nommée par M. le major général, et composée de MM. Cauvin, pharmacien de première classe; Zeni, sous-ingénieur; Thibault, lieutenant de vaisseau; Picard, capitaine de frégate; et Le Maître, capitaine de frégate, *président*, a été chargée de les examiner de nouveau.

Dans la séance du 17 avril, elle prit connaissance du procès-verbal précédemment rédigé, lequel fait connaître les expériences déjà faites à terre, et les divers rapports des expériences faites à la mer.

Le 23, elle s'assembla à l'atelier de la tonnellerie, où deux filtres avaient été préparés. Le premier, indiqué sous le n.° 1, fut rempli en sa présence d'eau ferrugineuse prise au fond de plusieurs caisses en tôle; il y fut ajouté une assez grande quantité de boue délayée dans un seau

d'eau. L'autre, désigné sous le n° 2, fut chargé d'eau corrompue au moyen de matières animales en putréfaction, qu'elle contenait depuis plusieurs jours.

La commission put se convaincre que l'eau sortant des deux filtres était limpide, sans saveur ni odeur, et que la quantité d'eau filtrée allait jusqu'à un litre et demi, terme moyen par minute.

Il restait à s'assurer de la facilité du lavage des matières filtrantes, puis si, après le lavage, les produits seraient encore les mêmes; on procéda à cette opération, comme l'indique M. Zeni, en mettant de l'eau dans l'intervalle qui sépare les deux tonneaux, et après vingt minutes, les filtres donnèrent les mêmes produits qu'auparavant, et toujours de très-bonne eau.

La commission a donc reconnu que ces filtres satisfaisaient suffisamment à la condition de désinfecter l'eau, propriété qui peut être portée au degré nécessité par la nature des campagnes;

Que la manière dont ils étaient disposés offrait l'avantage de faire parcourir à l'eau un chemin double à travers les matières filtrantes, ce qui l'épure davantage;

Que, de plus, le robinet étant placé dans le milieu de la colonne ascendante, on n'est pas exposé à puiser les corps pesans qui auraient échappé à la filtration;

Enfin, qu'ils peuvent se laver à la mer en très-peu de tems, sans être démontés et sans perdre d'eau.

Joignant à ces considérations les résultats obtenus à bord des bâtimens du Roi, la commission pense qu'il est très-avantageux pour le bien du service de faire admettre à bord de tous le bâtimens de Sa Majesté le filtre

(dit *à double courant*) de la composition de M. Zeni, sous-ingénieur de la marine.

Elle prie en conséquence M. l'amiral préfet maritime d'en solliciter l'admission de Son Excellence.

La commission a jugé convenable que l'instruction jointe au présent rapport fût donnée à chaque navire avec le filtre. Elle demande qu'elle soit lithographiée si l'usage du filtre proposé est adopté pour la marine.

Brest, le 15 mai 1827.

Les membres de la Commission,

Signé Zeni, Chauvin, Thibault, Picard, Lemaitre.

On a vu à la page 112 § 5, *de la Maladie d'un homme de mer,* dans la note pour le renouvellement d'air dans la cale, afin d'éviter des maladies, que le *ventilateur* du docteur Wating avait obtenu un grand succès; depuis lors, un capitaine a trouvé le moyen d'avoir de suite à bord un *ventilateur*. Voici comme il s'exprime :

« Secondairement, j'utilisais la pompe à incendie comme machine sous la main, d'un effet suffisant pour servir de *ventilateur actif* et renouveler au besoin l'air des soutes, en y introduisant l'air atmosphérique, pris sur le pont à *l'état* et par le tems le plus convenable à cette opération, à l'aide d'un conduit flexible, particulier pour diriger l'air aspiré et refoulé par les pistons, sans perte. »

Les capitaines, lorsqu'ils n'auront pas de ventilateur à bord, peuvent se servir de cette pompe, en faisant usage du moyen indiqué.

[N° 1.] *ÉTAT des Médicamens à embarquer sur les Navires du commerce, pour un équipage de vingt hommes.*

MÉDICAMENS.	SYNONYMIE ANCIENNE.	POIDS NOUVEAUX ET ANCIENS.			
		Gram.	Livres.	Onces.	Gros.
Acétate de plomb cristallisé	Sel de Saturne......	96	»	3	»
Acide sulfurique à 40 degr.	Huile de vitriol......	1,500	3	»	»
Alcool camphré.........	Eau-de-vie camphrée.	2,000	4	»	»
Idem à la canelle.....	Teinture de canelle..	64	»	2	»
Ammoniaque liquide.....	Alkali volatil fluor...	64	»	2	»
Camphre..............	....	32	»	1	»
Cire jaune.............	....	250	»	8	»
Charpie...............	....	1,000	2	»	»
Emplâtre épispastique....	....	96	»	3	»
Id. de diachylon gommé.	....	250	8	»	»
Id. de vigo cum mercurio.	....	96	»	3	»
Ether sulfurique.........	....	64	»	2	»
Extrait de réglisse........	Suc de réglisse	1,500	3	»	»
Id. d'opium.........	....	8	»	»	2
Fleurs de camomille......	....	250	»	8	»
Graine de lin...........	....	3,000	6	»	»
Gomme arabiq. en poudre.	....	125	»	4	»
Huile d'olive...........	....	1,500	3	»	»
Jalap en poudre........	....	32	»	1	»
Ipécacuanha en poudre...	....	16	»	»	4
Laudanum liquide........	....	32	»	1	»
Linge à pansemens, dont un tiers en drap........	....	9,000	18	»	»
Manne en sorte.........	....	375	»	12	»
Nitrate de potasse........	Nitre............	32	»	1	»
Id. d'argent fondu...	Pierre infernale.....	4	»	»	1
Onguent jaune..........	....	500	1	»	»
Id. mercuriel.......	....	190	»	6	»
Id., ou pommade antisporique........		135	»	12	»
Orge mondé...........	....	3,000	6	»	»
Pommade de garou.......	....	64	»	2	»
Poudre de cantharides....	....	32	»	1	»
Id. fumate de Guyton..	....	1,500	3	»	»
Id. pour le diascordium	....	64	»	2	»
Proto - chlorure de mercure..............	Calomélas..........	32	»	1	»
Quinquina, dont moitié en poudre............	....	500	1	»	»
Rhubarbe, dont moitié en poudre..............	....	125	»	4	»
Suc de citron..........	....	500	1	»	»
Sucre................	....	2,000	4	»	»
Sulfate de magnésie......	Sel d'Epsom........	500	1	»	»
Id. de zinc.........	Vitriol blanc........	32	»	1	»
Tartre acide de potasse...	Crême de tartre.....	375	»	12	»
Id. de potasse et d'antimoine.............	Emétique..........	4	»	»	1
Thé vert..............	....	125	»	4	»

[N° 2.] *Composition de la caisse d'instrumens dont les navires de commerce doivent être pourvus.*

Deux couteaux à amputation;
Un couteau interosseux;
Une scie avec deux feuillets;
Un tourniquet ordinaire;
Un lacs à amputation;
Un cautère à olive;
Une boîte d'aiguilles à sutures et ligatures, de diverses dimensions;
Une algalie moyenne;
Deux sondes de gomme élastique,
Six bougies de gomme élastique, de grosseurs variées;
Deux scalpels;
Une seringue à injection;
Un pied de biche;
Un trocard moyen;
Une clef de Garengeot;
Une boîte d'instrumens pour nétoyer les dents;
Une spatule;
Un davier.

La trousse des chirurgiens des navires de commerce doit être composée des instrumens ci-après:

Trois bistouris;
Deux ciseaux à incision;
Un ciseau à linge;
Une feuille de Myrte;
Quatre lancettes;
Une ligature;
Une pince à anneaux;
Une pince à discrétion;
Un porte-pierre;
Un rasoir;
Une sonde cannelée;
Une sonde à panaris;
Un stilet à séton.

(Suite du N° 2.)

Ustensiles et autres objets.

Aiguilles à coudre	Nombre.	15
Balance à main et les poids	*Id.*	1
Bandages herniaires simples	*Id.*	3
Bassin de commodité	*Id.*	1
Biberon	*Id.*	1
Cafetières en fer-blanc	*Id.*	2
Courtines, ou fioles assorties	*Id.*	12
Couvertures de laine	*Id.*	2
Écuelles d'étain	*Id.*	4
Écuelles de terre	*Id.*	3
Encre	Grammes.	126
Épingles	Nombre.	250
Éponges fines pour pansemens	Grammes.	48
Étamines	Nombre.	2
Étoupes fines	Grammes.	1,500
Fil retors	*Id.*	16
Galon de fil	Mètres.	6
Gobelets en fer-blanc	Nombre.	3
Mortier de marbre	*Id.*	1
Papier commun	Feuilles.	25
Poële en cuivre, à main	Nombre.	1
Seringue à clystère, avec canule courbe en étain *	*Id.*	1
Canules droites en buis	*Id.*	4
Trébuchet garni	*Id.*	1
Urinoir	*Id.*	1
Ventouses en verre	*Id.*	2

* Il conviendrait de mettre du chanvre, pour les garnir au besoin.

[A.]

CHIRURGIENS DES NAVIRES DU COMMERCE.

MODÈLE *de l'attestation à délivrer en exécution de l'article 7 de l'ordonnance du 4 août 1819.*

Vérification des certificats.

Nous soussignés (*prénoms, nom, profession de chacun des membres*), composant la commission établie au port de en exécution de l'ordonnance du Roi du

Certifions que le sieur (*prénoms, nom*), né le à département de nous a exhibé (*indiquer la nature et les dates des pièces produites, conformément aux articles 4, 6, et 7 de l'ordonnance*); lesquelles constatent que ledit sieur (*indiquer si le chirurgien a été reçu, conformément à la loi du 19 ventôse an 11;*

Ou s'il est reconnu officier de santé de deuxième classe, par les départemens de la guerre ou de la marine;

Ou s'il a été précédemment employé, en qualité de chirurgien, sur un navire de commerce).

En conséquence, nous déclarons qu'un permis de s'embarquer, en qualité de chirurgien, sur un navire de commerce, peut être délivré audit sieur

Fait à le

Folio de la matricule.

Vu le (*la date*), par le de marine, chargé de l'inscription maritime, au quartier de

---

[B.] QUARTIER de

CHIRURGIENS DES NAVIRES DU COMMERCE.

Permis d'embarquement.

Folio de la matricule.

MODÈLE *de permis d'embarquement, à délivrer en exécution de l'article 7.*

Le de marine, chargé de l'inscription maritime, au quartier de

Vu l'attestation délivrée le par la commission établie au port de en exécution de l'ordonnance du Roi en date du

Laquelle commission a constaté que le sieur (*prénoms*, *nom*), né le à département de a produit les titres nécessaires pour être embarqué en qualité de chirurgien des navires de commerce ;

Permet audit sieur de s'embarquer en ladite qualité, sur le navire *l* de tonneaux, ayant hommes d'équipage, appartenant à

Fait à le

[C.]

CHIRURGIENS DES NAVIRES DU COMMERCE.

Coffre de Médicamens et Caisse d'Instrumens de Chirurgie.

Le Navire *l*

MODÈLE *du Procès-verbal de visite, à dresser en exécution des articles* 9-10, 12 et 13.

L'AN mil huit cent le du jour d nous soussignés (*prénoms, noms, et profession de chacun des membres*), composant la Commission établie au port d en exécution de l'ordonnance du Roi, en date du avons constaté en présence du sieur capitaine du navire *l* du port de tonneaux, ayant hommes d'équipage, appartenant à destiné pour et du sieur chirurgien dudit navire, que la caisse de médicamens et la caisse d'instrumens de chirurgie (*si un chirurgien doit être embarqué sur le navire*), destinées pour ledit navire, renferment les objets ci-après mentionnés, lesquels nous certifions être de bonne qualité, et parfaitement propres à l'usage auquel ils doivent être employés.

Médicamens.

ESPÈCES.	SYNONYMIE ANCIENNE.	POIDS NOUVEAUX ET ANCIENS				
		Grammes.	Livres.	Onces.	Gros.	Grains.

Ustensiles et autres objets.

ESPÈCES.	QUANTITÉS.

Instrumens de Chirurgie.*

ESPÈCES.	QUANTITÉS.

* Lorsqu'un navire à bord duquel il n'y aura pas de chirurgien, devra cependant être pourvu d'un coffre de médicamens, conformément à l'article 13, il devra être ajouté au procès-verbal :

Déclarons en outre que nous avons remis audit sieur capitaine dudit navire l une instruction sur l'usage à faire de médicamens contenus dans ledit coffre.

NOTA. Le Capitaine et le Chirurgien du navire doivent signer le procès-verbal.

[D.]

CHIRURGIENS DES NAVIRES DU COMMERCE.

MODÈLE *du certificat à délivrer, en exécution de l'article* 15.

Examen du journal.

Nous soussignés (*prénoms, nom et profession de chacun des membres*), composant la commission établie au port d en exécution de l'ordonnance du Roi en date du

Certifions que le sieur (*prénoms, nom*), qui a été embarqué depuis le jusqu'au sur le navire *l* du port de tonneaux, ayant hommes d'équipage, appartenant à lequel navire a (*indiquer les voyages faits*), nous a remis le journal qu'il a tenu, à bord dudit bâtiment, pour décrire les maladies qu'il a traitées pendant le cours du voyage, et les remèdes qu'il a administrés.

Et déclarons que (*la commission exprimera son opinion sur la rédaction du journal*).

Folio de la matricule.

Fait double à le

Vu le (*la date*), par le de la marine, chargé de l'inscription maritime.

SECONDE PARTIE.

DES DEVOIRS DES MARINS PENDANT LE VOYAGE.

TITRE PREMIER.

OBLIGATIONS DU CAPITAINE.

CHAPITRE PREMIER.

Droits et devoirs du Capitaine pendant le voyage.

APRÈS avoir fait connaître les droits et les devoirs d'un capitaine avant d'entreprendre un voyage, nous allons tracer les obligations qu'il a à remplir pendant le cours de ce voyage.

Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages et intérêts envers les propriétaires et les affréteurs (238).

Comme mandataire, il est tenu d'accomplir le mandat tant qu'il en demeure chargé; ce mandat le lie pour le voyage complet d'aller et retour; il répond des dommages-intérêts qui pourraient résulter de son inexécution (1991 cod. civ.). Cependant il y a des cas suivant lesquels le capitaine engagé ne peut être forcé de continuer le voyage. La force majeure est une excuse légitime. Par exemple, s'il tombait malade après son engagement, ou toute autre cause ou accident imprévu, dans cette circonstance il doit en prévenir les armateurs et attendre leurs ordres. Si la chose était impossible, il peut substituer à son comman-

dement le second capitaine, conformément à l'article 25 de la déclaration du 21 octobre 1727.

Sur son bord, à la mer, le capitaine est investi des droits du commandement; c'est un fonctionnaire qui exerce la police coërcitive : s'il se commet un délit, il le constate et se saisit du prévenu pour le remettre à l'arrivée entre les mains de la justice, ainsi que le prescrit l'ordonnance de 1681, livre II, titre 1, articles 22 et 23; il a le soin de recueillir les corps de délits et les preuves; enfin, de se saisir des instrumens desquels les délinquans se sont servis pour commettre le crime.

Il n'est pas permis au capitaine, en cas de relâche dans un port étranger, même ami, de déférer les coupables à la justice du lieu.

Il remplit, sur son bord, les fonctions d'officier de l'état civil pour les naissances et les décès; le rôle d'équipage lui sert de registre (86 cod. civ.); il reçoit les testamens, conjointement avec l'écrivain du bâtiment (988 cod. civ.).

Garant de ses fautes personnelles, il répond du navire, des hommes, des choses qui y sont embarqués, étant pourvu de l'autorité suffisante pour veiller à cette conservation.

Il peut, lorsque les vivres manquent à bord, sur l'avis des principaux de l'équipage, contraindre ceux qui en ont en particulier de les mettre en commun, à la charge de leur en payer la valeur. (*Voir à la page* 137).

Il est tenu d'être en personne sur son navire à l'entrée et à la sortie des ports et havres ou rivières. En cas de concussion, d'avarie ou tout autre sinistre, il est responsable de tous les événemens envers les intéressés au

navire et au chargement. Sa responsabilité ne cesse que par la preuve d'obstacle majeur.

Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage; en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, à peine d'en répondre en son propre nom.

Il est tenu de prendre des pilotes-lamaneurs ou locmans lorsqu'il sort ou qu'il entre dans un port, havre ou rivière, et de se conformer aux dispositions prescrites par le décret du 12 décembre 1806, que nous avons fait connaître au chapitre *des pilotes-locmans*, et auquel nous renvoyons pour connaître les devoirs à remplir.

Il doit recevoir les préposés des douanes à son bord, et leur ouvrir sa chambre et ses armoires pour souffrir les visites qu'on peut lui faire dans l'intention de s'assurer s'il n'existe pas de fraude.

Il doit remettre dans les quatre lieues des côtes, auxdits préposés, si ceux-ci le demandent, la copie de son manifeste, et leur en faire viser l'original.

Lorsqu'il relâche dans un port autre que celui de sa destination, il doit représenter auxdits préposés, au moment où ils se présentent à bord, le manifeste ou état général de son chargement.

Il doit acquitter les droits de navigation dans les pays où ils sont perçus.

CHAPITRE II.

Des peines qu'on peut imposer aux matelots dans les ports et rades, ou en voyage, et dans le cas de désertion ou d'insubordination.

COMME il est indispensable que le bon ordre et la subordination règnent sur les navires, surtout après une longue révolution et un état de guerre qui avait long-tems éloigné un grand nombre de marins français, que le rétablissement de la paix a rendus à la navigation commerciale, et qui, par l'effet de leur éloignement, ont pu perdre de vue les dispositions des ordonnances concernant la police marchande, nous allons analyser les ordonnances et déclarations royales, qui ont trait aux peines, afin de rappeler aux anciens marins et de faire connaître à tous les individus qui embrassent le métier de la mer les devoirs qui leur sont imposés, ainsi que les peines auxquelles ils s'exposent en les enfreignant.

Ces ordonnances et déclarations royales sont celles de 1681, 1687, 1699, 1721, 1728 et 1784; la loi du 13 mai 1791 et l'arrêté du gouvernement du 26 mars 1804 (5 *germinal an* 12, bulletin 358).

Comme il entre dans les intentions paternelles et bienveillantes du Souverain de prévenir les délits plutôt que d'avoir à les punir, les commissaires aux inscriptions maritimes, ainsi que nous l'avons dit, doivent, au moment de l'engagement, faire connaître lesdites lois et ordonnances aux équipages de commerce, pour que ceux-ci portent respect et soumission aux capitaines et maîtres avec lesquels ils ont pris des engagemens, et leur fassent

sentir que si, d'un côté, le Roi leur accorde une protection spéciale dans tout ce qui tient à leurs intérêts, de l'autre, Sa Majesté veut aussi qu'ils observent la plus sévère discipline et cet esprit de subordination qui a toujours fait distinguer les marins français.

Nous avons fait remarquer que l'article 1[er] du livre II, titre 7 de l'ordonnance de 1681, porte : « Que les matelots qui auront pris des engagemens avec un capitaine, maître ou patron, sont tenus de se rendre aux jours et lieux assignés, pour charger les vivres, équiper le navire et faire voile. »

Que par l'article 2 : Le matelot engagé pour un voyage ne peut quitter sans congé par écrit, jusqu'à ce qu'il soit achevé et que le navire soit amarré à quai et entièrement déchargé, sous peine d'être considéré comme déserteur et puni comme tel.

Enfin, par l'article 3 : Si le matelot quitte le capitaine, maître ou patron, sans congé par écrit avant le voyage commencé, il doit être pris et arrêté en quelque lieu qu'il se trouve et contraint par corps de rendre ce qu'il a reçu, et de servir autant de tems qu'il s'y était obligé, sans loyer ni récompense ; et s'il quitte après le voyage commencé, il doit être puni corporellement.

Nous devons ajouter que, par la déclaration du Roi du 22 septembre 1699 : Les matelots qui abandonnent en mer les bâtimens marchands sur lesquels ils sont employés, sans le consentement des capitaines, maîtres ou patrons qui les commandent, et même des propriétaires et marchands chargeurs, lorsqu'ils sont embarqués, encourent la peine de trois années de galères, et plus forte peine, s'il y a lieu.

D'après l'art. 6 de l'ordonnance du 31 octobre 1784 : Sa Majesté fait défense très-expresse à tout capitaine de navire d'engager, sans la permission du commissaire à l'inscription maritime, aucun matelot ou homme de mer avant que de s'être assuré qu'il a été congédié du dernier navire sur lequel il était embarqué, à peine de 300 fr. d'amende et trois mois d'interdiction ; de plus grande peine en cas de récidive, et même d'être dégradé de la qualité de capitaine, maître ou patron, s'il est convaincu d'avoir débauché les matelots des autres navires et de les avoir portés à la désertion.

Suivant l'article 14 de la susdite ordonnance : Les gens de mer doivent remplir, sous les peines portées contre les déserteurs, les engagemens qu'ils ont contractés, et ne peuvent quitter pendant le voyage sans un congé exprès et par écrit du capitaine, maître ou patron, duquel congé il doit être fait note par le commissaire des classes dans le rôle d'équipage.

Par la même ordonnance : Sa Majesté fait inhibitions et défenses très-expresses à tous gens de mer de passer en pays étrangers ou de s'embarquer sur des navires étrangers, sous les peines portées contre les déserteurs de cette classe, et qui sont fixées par l'article 34 de la loi du 26 mars 1804.

Idem : Si les gens de mer, engagés sur les bâtimens armés pour le commerce ou pour la pêche, qui désertent dans le port de l'armement et qui sont arrêtés avant le départ desdits navires, doivent être remis aux capitaines pour faire le voyage auquel ils s'étaient engagés, et pendant lequel ils n'auront que la moitié des salaires ou parts qu'ils auraient dû garder.

Par l'ordonnance du 31 octobre 1784 : Si lesdits déserteurs ne peuvent être arrêtés qu'après le départ du navire, ils doivent être condamnés à huit jours de prison, à la restitution des avances, au paiement envers le capitaine ou les armateurs des dommages résultant de leur désertion, s'il y a lieu, et doivent faire une campagne extraordinaire de trois mois sur les vaisseaux de Sa Majesté, à deux tiers de solde.

D'après la même ordonnance et la loi du 13 mai 1791 : Ceux qui désertent pendant le voyage ou dans les relâches perdent les salaires, parts et toutes sommes qui peuvent leur être dues, lesquelles sont confisquées moitié au profit de la caisse des invalides, et l'autre moitié au profit de l'armateur.

Conformément à l'ordonnance du 31 octobre 1784 : Lesdits déserteurs doivent être remis au capitaine pour achever le voyage à demi-salaire et doivent faire après leur retour une campagne extraordinaire sur les vaisseaux de Sa Majesté, à deux tiers de solde, et s'ils n'ont été arrêtés qu'après le départ du navire auquel ils appartenaient, ils doivent être condamnés à huit jours de prison, aux dommages envers le capitaine, s'il y a lieu, à une campagne de six mois à deux tiers de solde. »

Idem : Les capitaines des navires armés pour le commerce ou pour la pêche doivent dénoncer, dans le délai de trois jours, aux commissaires de l'inscription maritime dans les ports du royaume, et aux consuls et vice-consuls français en pays étrangers, les déserteurs de leurs équipages, en énonçant les circonstances et les preuves de leur désertion ; leurs déclarations doivent être certi-

fiées par les témoignages de trois des principales personnes de l'équipage.

Suivant l'ordonnance de 31 octobre et la loi du 13 mai 1791 : Les capitaines qui n'ont pas fait les déclarations précitées ci-dessus ne peuvent former, contre les déserteurs de tous navires, aucune demande ni leur refuser leurs salaires ou parts sous prétexte de désertion : et dans ce cas, lesdits capitaines doivent être condamnés à payer à la caisse des invalides, en leur propre et privé nom, la moitié des sommes acquises par lesdits déserteurs, sans pouvoir les répéter contre eux.

D'après les ordonnances de 1682 et 1784 : Les capitaines, maîtres et patrons qui ont débauché un matelot engagé avec un autre capitaine, et tous individus qui sont convaincus d'avoir engagé les matelots à déserter des navires marchands et d'avoir aidé ou favorisé leur désertion, doivent être condamnés à 300 fr. d'amende, et sont tenus, solidairement avec le matelot déserteur, au remboursement des avances et au paiement des dommages envers le capitaine ou les armateurs.

D'après ladite ordonnance de 1784 : « Les gens de mer classés qui sont trouvés servant sur des navires étrangers sans permission, doivent être condamnés à quinze jours de prison, réduits à la plus basse paie, et doivent servir extraordinairement pendant deux ans, à la moitié de ladite basse paie.

En conformité de l'arrêté du 26 mars 1804 (5 *germinal an* 12) : « Tout armateur ou propriétaire de navire ou autres embarcations quelconques, convaincu d'avoir recélé un marin déserteur des bâtimens de l'état, d'avoir

favorisé son évasion ou de l'avoir, de quelque manière que ce soit, soustrait au service de Sa Majesté, ou aux recherches de sa personne, doit être dénoncé au procureur du Roi et condamné, par voie de police correctionnelle, à une amende qui ne peut être moindre de 300 fr., ni excéder 3,000 fr., et à l'emprisonnement d'un an.

L'ordonnance de 1681 a ordonné : Que le matelot qui dormirait étant de garde, ou de quart, à bord d'un bâtiment de commerce, fût mis aux fers pendant quinze jours; et celui de l'équipage qui l'a trouvé endormi, et qui n'en aurait pas donné avis au capitaine, fût condamné à une amende de 5 fr. au profit de la caisse des invalides.

Par l'article 7, titre 6, livre 2 de la susdite ordonnance : Le matelot ou autre qui a fait couler les breuvages, perdre le pain, fait faire eau au navire, excité à la sédition pour rompre le voyage ou frappé le capitaine, maître ou patron, doit être puni de MORT.

D'après l'ordonnance de 1681 : Si quelques gens de l'équipage ou autres individus embarqués sur les navires du commerce, commettent à bord des meurtres, des assassinats, vols ou autres crimes, les capitaines doivent se saisir de leur personne, dresser les procès-verbaux nécessaires, et remettre les coupables, avec les pièces à charge, au commissaire du premier port qu'ils aborderont, si c'est en France, ou au consul français, si c'est en pays étranger.

Suivant les ordonnances de 1687, 1728 et 1781 : Les consuls français en pays étrangers doivent connaître de tous les différends survenus dans le ressort de leur consulat, entre les capitaines et les matelots, et autres individus embarqués sur les navires particuliers; les plai-

gnans doivent se pourvoir pardevant ces agens, qui, suivant les circonstances, et lorsqu'ils ne peuvent rendre justice par eux-mêmes, permettent aux parties de recourir à qui il appartient.

Il existe encore d'autres dispositions pour ce qui concerne l'autorité qu'a le capitaine de punir sur le navire les gens de l'équipage qui manquent à leur devoir, lequel a le pouvoir, après avoir pris l'avis des pilotes et contre-maîtres, de faire donner *la cale*, mettre à *la boucle*, et punir d'autres semblables peines les matelots mutins, ivrognes, etc., ainsi que ceux qui abusent de leur force pour maltraiter leurs camarades, ou qui commettent d'autres semblables fautes. (Article 22, titre I, livre II *du Capitaine*, de l'ordonnance de 1681.)

Le mot dont la loi s'est servi, *d'autres semblables peines*, consiste à faire mettre le délinquant dans quelque posture humiliante qui l'expose à la risée de ses camarades, à lui faire donner quelques coups de garcette ou bouts de corde, ou à le faire mettre sur une roue de cabestan, avec deux boulets aux pieds pendant une ou deux heures.

Il est à remarquer que ces diverses peines, que nous venons d'indiquer, ne regardent que les matelots et les officiers mariniers, et nullement les officiers majors, auxquels le capitaine peut seulement ordonner les arrêts, et en cas d'infraction à ses ordres, les faire mettre aux fers, sauf à les renvoyer ensuite à la justice, à l'arrivée du navire.

Dans tous les cas de punition, le capitaine ne doit pas agir en despote, et arbitrairement : la véritable justice commande l'équité, de punir avec modération et à propos, quelle que soit l'utilité qu'on espère des punitions

exemplaires ; mais si la correction modérée ne fait pas l'effet que l'on doit en attendre, dès lors, il faut agir avec rigueur, car la faiblesse enhardit les méchans ; il faut, dans ce cas, moins consulter son cœur que sa conscience, et ne pas capituler avec elle : un capitaine ne doit pas oublier qu'il est souverain sur son bord, et il doit agir en conséquence.

En un mot, le capitaine doit se considérer sur son navire, comme étant un officier de police judiciaire ; dresser, comme nous l'avons dit, tous les procès-verbaux utiles, et recueillir tout ce qui peut servir à déterminer la culpabilité, ou à aider à faire ressortir l'innocence ou les charges de l'homme prévenu ; le faire arrêter, s'il y a lieu, afin de le remettre, lors du débarquement, entre les mains de l'autorité compétente, à moins que les officiers majors de l'équipage n'aient jugé qu'il doive être déposé, pendant la traversée, entre les mains des officiers d'administration de la marine, pour être traduit en jugement (1).

Une instruction ministérielle, en date du 18 novembre 1798 [28 *brumaire an* 7], dressée d'après les ordres du gouvernement, prescrit que les lois qui servent à punir les gens de mer au service de l'état, fussent applicables à ceux qui servent sur des navires marchands.

---

(1) On trouve à la fin de la première partie, page 211, un Résumé qui détermine les principales obligations qu'ont à remplir tous les marins.

CHAPITRE III.

De la répression de la Traite des noirs.

Nous ne citerons pas l'ancienne Europe au tribunal de l'Europe nouvelle, dirons-nous avec le rapporteur de la loi sur la répression de la traite des noirs ; nous déroulerions à vos yeux la longue et sanglante liste des malheurs et des crimes qui se rattachent à la vieille histoire de l'esclavage. Vous savez tous que, banni loin de nous, il se réfugia en Amérique, et qu'après y avoir dévoré une population entière, il alla marchander à l'Afrique des victimes dociles à la fois et plus endurcies.

L'habitude et le tems consacrèrent cet incroyable négoce, et des intérêts de toute espèce se lièrent bientôt à sa conservation, comme pour la garantir. Favorisées par le climat, les colonies américaines devinrent pour les possesseurs une source féconde de richesse ; des familles nombreuses y transportèrent leur fortune et leur industrie, et la culture de ces terres précieuses devint à la fois, pour les cultivateurs du nouveau monde, et pour les commerçans de l'ancien, un élément nécessaire de fortune et de prospérité.

Malheureusement, cette culture, ses progrès, l'abondance et la richesse de ses produits, parurent avoir pour condition première l'esclavage, et avec lui, la traite destinée à l'améliorer.

C'est ainsi que les gouvernemens européens se trouvèrent conduits, par une sorte de nécessité politique, par le devoir même de la protection promise à leurs propres

sujets, à tolérer, à autoriser, à encourager même, il faut bien le dire, ces horribles marchés où des hommes étaient vendus et achetés par des hommes.

Vainement des voix religieuses et philantropiques s'élevaient pour protester au moins contre ces abus de la force, contre cette violation des droits les plus sacrés, contre la cruauté qui l'accompagnait trop souvent.

L'habitude et le besoin répondaient à ces plaintes par des sophismes, ou parvenaient à les étouffer. Adoucir le sort des esclaves, frapper d'infamie, menacer du dernier supplice ceux qui les auraient fait périr, c'est tout ce que l'humanité pouvait entreprendre, et ce que ne manquèrent pas de faire nos Rois.

Telle était la situation des choses, lorsque la révolution française éclata. Les yeux des novateurs se tournèrent vers l'Amérique; ils y virent des fers, ils n'y virent rien de plus. Ce que le tems avait formé de liens et de nécessité, ce que devait offrir de dangers de toute espèce, une révolution soudaine et imprévue, la sûreté de nos colonies compromise, la vie de leurs habitans menacée, rien ne put effrayer ni arrêter d'imprudens réformateurs.

Personne n'a oublié ce qui suivit cette téméraire tentative : le poignard et la torche se levèrent à ce funeste signal, et une grande leçon est encore écrite avec du sang français sur la terre de Saint-Domingue.

Ainsi, d'une part, éclairées par une religieuse philantropie, et, de l'autre, averties par une expérience récente et terrible, que pouvaient, que devaient faire ensemble la prudence et l'humanité ? veiller à la conservation de nos colonies, en évitant de les immoler au triomphe précipité d'une théorie bienfaisante, et frapper d'une réprobation

publique et éclatante, l'odieux trafic qui se fait loin d'elle.

Telle est la grande et noble résolution qu'a proclamée l'Europe, et que la France a pris, par des traités (1), l'engagement solennel d'exécuter avec fidélité.

Cette ère nouvelle, date pour nous de l'époque où le trône de nos Rois fut relevé; et cette sage victoire, remportée sur la barbarie, a marqué notre retour à la justice et à la légitimité.

Le Roi tint cette promesse avec sa religieuse fidélité. Des ordres furent donnés pour la prohibition, et une ordonnance du 8 janvier 1817, prescrivit les mesures qui paraissaient nécessaires. Il fallait une loi pour déterminer les peines; elle fut proposée aux chambres, adoptée par elles, et promulguée le 5 avril 1818.

Cette loi prononçait seulement la confiscation du navire et de la cargaison, et l'interdiction du capitaine, s'il était français; elle attribuait la connaissance de ces affaires aux tribunaux chargés de statuer sur les contraventions en matières de douanes.

Tel était l'état de la législation sur ce point.

Des plaintes fréquentes se sont élevées contre la violation de la prohibition, et contre l'insuffisance des moyens de répression. Des bâtimens sortis de nos ports ont été accusés de se livrer à ce trafic, et le commerce français,

---

(1) Traité du 30 mai 1814, par lequel le Roi s'engagea à unir ses efforts à ceux de l'Angleterre, pour faire prononcer par toutes les puissances de la chrétienté l'abolition de la traite des noirs; il déclare qu'elle cesserait, dans tous tous les cas, dans le délai de cinq années.

Déclaration solennelle souscrite à Vienne, le 8 février 1815, portant que le délai pour l'abolition de la traite, était laissé à la prudence des gouvernemens respectifs, avec promesse réciproque de ne rien négliger pour en presser le moment.

dont la loyauté s'indigne du soupçon, a demandé plusieurs fois que la pureté de notre pavillon fût placée hors des atteintes d'une cupidité coupable.

Ces honorables plaintes (1) ont trouvé d'éloquens appuis dans les chambres, et le gouvernement s'est déterminé à proposer des dispositions plus sévères.

A cet effet, il est intervenu une loi le 25 avril 1827, qui porte, article 1er, que les armateurs, subrécargues, et tous ceux, qui par un moyen quelconque, se sont livrés au trafic connu sous le nom de *traite des noirs*, le capitaine ou commandant et les autres officiers de l'équipage, tous ceux qui sciemment ont participé à ce trafic, assureurs, actionnaires, fournisseurs, ou à tout autre titre, sauf toutefois l'exception portée en l'article 3, sont punis de la peine du bannissement et d'une amende égale à la valeur du navire et de la cargaison prise dans le port de l'expédition.

L'amende est prononcée conjointement et solidairement contre tous les individus condamnés, le navire est en outre confisqué.

Par l'article 2, le capitaine et les officiers de l'équipage sont déclarés incapables de servir à aucun titre, tant sur les vaisseaux et bâtimens du Roi, que sur ceux du commerce français.

Suivant l'article 3, tous autres individus faisant partie de l'équipage, sont punis de trois mois à cinq ans d'emprisonnement.

Sont toutefois exceptés, ceux desdits individus qui

---

(1) Pétition du Commerce de Paris, semblable à celle de Rouen, du 13 février 1826.

dans les quinze jours de l'arrivée du navire, ont déclaré au commissaire de marine ou aux magistrats dans les ports du royaume, au gouverneur, commandant, ou autres magistrats dans les îles et possessions françaises ; aux consuls, vice-consuls et agens commerciaux du Roi, dans les ports étrangers, les faits relatifs aux susdits trafics, dont ils ont eu connaissance.

Conformément à l'article 4, les arrêts et jugemens de condamnation en matière de traite, sont insérés dans la partie officielle du *Moniteur*, par extrait contenant les noms des individus condamnés, ceux des navires et des ports d'expédition. Cette insertion doit être ordonnée par les cours et tribunaux, indépendamment des publications prescrites par l'article 36 du Code pénal.

D'après l'article 5, les peines portées par la loi que nous venons d'analyser, sont indépendantes de celles qui doivent être prononcées conformément au Code pénal, pour les autres crimes ou délits qui ont été commis à bord du navire.

Enfin, l'article 6 abroge la loi du 15 avril 1818.

C'est à la suite de cette loi, que Son Excellence le ministre de la marine a décidé qu'une commission spéciale serait chargée de prendre connaissance exacte et détaillée de toutes les dispositions concernant l'armement, le chargement de tout navire en armement ou en relâche dans les ports du royaume, à l'effet de reconnaître et d'apprécier les indices qui sont propres à signaler une destination illicite (la traite des nègres) ; et que, dans le cas où la commission trouverait des indices suffisans pour faire considérer cette destination comme suspecte, il serait sursis à la remise du rôle d'équipage.

Comme l'on voit, Son Excellence ne perd pas de vue le plus léger moyen de faire exécuter la loi rendue, et nous devons prévenir tous les spéculateurs de chair humaine, que le législateur, en classant le délit de traite au nombre des crimes, a laissé la latitude d'appliquer les dispositions générales du Code criminel sur la tentative du crime, lorsqu'elle n'est suspendue que par un événement fortuit et indépendant de la volonté des parties, sur la complicité, la solidarité, et qu'ils recevront dans l'espèce leur application; que l'autorité pourra agir sans qu'on l'accuse d'arbitraire, qu'elle agira avec des moyens certains, et qu'on ne peut craindre que de pareilles investigations deviennent une gêne pour le commerce licite et honorable : tout ici est patent, et se fait reconnaître à des indices sûrs et positifs, qu'une commission reconnaîtra; et il n'est pas un œil un peu exercé qui puisse se méprendre sur la nature des bâtimens qu'on emploie au commerce de la traite : la forme du navire, les dispositions à faire à bord, la nature de sa cargaison, la force de l'équipage, qui est au moins du double de ce qu'exige un bâtiment de la même capacité destiné aux opérations habituelles du commerce; sa destination, qui appelle plus particulièrement la surveillance, le nombre des caisses à eau, la grandeur des chaudières, ces fers, enfin, qui sont une partie obligée de la cargaison, tout donne un caractère si spécial à ces armemens, que ni les officiers d'administration chargés de les surveiller, ni les tribunaux chargés de les punir, ne peuvent se méprendre un seul instant sur ceux qui auraient cette destination coupable.

CHAPITRE IV.

Le capitaine, sur son bord, remplit les fonctions de l'officier de l'état civil. — Il rédige les actes de naissance, de décès, et les testamens.

NOUS avons vu dans le chapitre 1 du titre 2, que le capitaine est un magistrat qui doit veiller à la conservation du navire et à la police coërcitive de son bord;

Qu'investi de la confiance de ses mandataires, la loi lui a déféré aussi la sienne, et l'a chargé du soin de veiller à l'intérêt de son équipage, ainsi qu'à celui de leur famille, autant que cela dépend de lui.

Que le capitaine pouvait embarquer des passagers pour les transporter d'un pays dans un autre.

Qu'il les portait sur son rôle d'équipage et que, dès cet instant, il en répondait jusqu'au moment où il les débarquait.

De sorte qu'il est obligé de constater qu'il les a mis à terre, au lieu de leur destination, ou qu'ils sont décédés en mer pendant le voyage.

Comme aussi, il peut arriver que les passagers aient leurs épouses à bord, et qu'elles soient enceintes; alors il faut faire constater la naissance des nouveaux-nés en cas de couches à bord, pour régler l'effet des successions, s'il arrivait un sinistre.

C'est pourquoi, sur le bord, et en voyage, le capitaine a été choisi pour constater les naissances et les décès.

L'article 59 du Code civil l'oblige, s'il naît un enfant pendant le voyage de mer, de dresser l'acte de naissance dans les vingt-quatre heures, en présence du père, s'il

est présent, et de deux témoins pris parmi les officiers du bâtiment, ou, à leur défaut, parmi les hommes de l'équipage.

Cet acte de naissance est inscrit à la suite du rôle d'équipage.

D'après l'article 86 du même Code, les actes de décès sont rédigés de la même manière que l'acte de naissance.

Les articles 60 et 89 obligent de plus le capitaine à déposer au premier port où le navire aborde ou relâche, deux expéditions authentiques des actes de naissance ou de décès qu'il aura rédigés; savoir : dans un port français, au bureau des préposés à l'inscription maritime; et, dans un port étranger, entre les mains du consul; pour que l'une de ces expéditions reste déposée au bureau de l'inscription maritime, ou à la chancellerie du consulat, et que l'autre soit envoyée au ministre de la marine, qui en fait parvenir une copie certifiée par lui à l'officier de l'état civil du domicile du père de l'enfant ou de sa mère, si le père est inconnu. Ces expéditions sont inscrites de suite sur les registres.

Le législateur, après s'être occupé du soin de constater les actes de naissance et de décès des gens qui voyagent sur mer, a prescrit encore la manière de disposer par testament, et a indiqué les formes dans lesquelles ces testamens sur mer, dans le cours d'un voyage, doivent être reçus.

Il a voulu que le maître ou patron, ou l'écrivain (l'un ou l'autre ou conjointement), pussent recevoir un testament pourvu que ce fût en présence de deux témoins; et, si le capitaine, le patron ou l'écrivain veulent faire le leur, il est reçu par ceux qui viennent après eux dans

l'ordre du service, en se conformant, pour le texte, aux dispositions que nous venons d'indiquer.

Le testament fait sur mer ne peut contenir aucune disposition au profit des officiers du vaisseau, s'ils ne sont pas parens. Il doit être signé par le testateur et par ceux qui l'ont reçu; et si le testateur ne sait pas signer, il est fait mention de sa déclaration, ainsi que de la cause qui l'empêche de signer. Dans le cas où la présence de deux témoins serait requise, le testament sera signé au moins par l'un d'eux, et il sera fait mention de la cause pour laquelle l'autre n'aura pas signé.

Le testament doit être fait à double original (1).

Si le bâtiment aborde dans un port étranger dans lequel se trouve un consul français, ceux qui ont reçu le testament sont tenus de déposer l'un des originaux clos ou cacheté entre les mains du consul qui doit le faire parvenir au ministre de la marine, qui en fait faire le dépôt au greffe de la justice de paix du lieu du domicile du testateur (2).

Au retour du bâtiment en France, soit dans le port de l'armement, soit dans un port autre que celui de l'armement, les deux originaux du testament également clos et cachetés, ou l'original qui restera, si, conformément à l'article précédent, l'autre avait été déposé pendant le cours du voyage, doivent être remis au bureau du préposé de l'inscription maritime, pour les faire passer sans

(1) Ce qui est prescrit dans ce paragraphe, ainsi que les dispositions suivantes, sont communes aux testamens des passagers, comme s'ils faisaient partie de l'équipage.

(2) Voyez dans notre vol. *de la Juridiction des Consuls de France à l'étranger*, ce que nous avons dit des actes civils et des testamens.

délai au ministre de la marine, qui en ordonne le dépôt.

Le capitaine doit avoir le soin de faire mention sur le rôle d'équipage, à la marge, du nom du testateur, de la remise qui aura été faite des originaux du testament, soit entre les mains d'un consul, soit au bureau d'un préposé de l'inscription maritime.

Cette formalité a pour objet de veiller à la conservation du testament, chose à laquelle les anciennes lois n'avaient pas pourvu. Cependant, le testament n'est point considéré comme ayant été fait en mer, quoiqu'il l'ait été dans le cours du voyage, si, au tems où il a été rédigé, le navire avait abordé une terre, soit étrangère, soit sous la domination française, où il y aurait un officier public français; dans ce cas, il n'est valable qu'autant qu'il est dressé suivant les formes prescrites en France, ou suivant celles usitées dans le pays où il aura été fait.

Ces sortes de testamens reçus en mer, en la forme prescrite, ne sont valables qu'autant que les testateurs décèdent en mer, ou dans les trois mois qui suivent leur débarquement dans un lieu où ils n'auraient pu les refaire dans les formes ordinaires.

Les formalités que nous venons d'indiquer, et auxquelles les divers testamens sont assujétis par le Code civil, emportent, en cas de non-exécution, la peine de nullité; de sorte que le capitaine ne saurait mettre trop de soins à exécuter ce que la loi lui enjoint, puisque, par suite du principe établi par l'article 221 du Code de commerce, il répond des fautes les plus légères : dès-lors, si un testament venait à être cassé par défaut de formes voulues sous peine de nullité, le capitaine pour-

rait être poursuivi en dommages-intérêts pour la faute par lui commise de n'avoir pas fait ce que la loi lui indiquait de faire.

En cas de mort des gens de l'équipage, d'après l'ordonnance du 31 octobre 1784, le capitaine doit remettre, au moment de l'arrivée du navire dans le lieu du départ, à l'administration de la marine, les effets appartenant au défunt, ou le prix de la vente qu'il a dû en faire au pied du mât, conformément à l'article 7 du titre 2, livre 3, de l'ordonnance de 1681 ; et, comme il est rare que les matelots payent comptant, durant le voyage, les hardes qu'ils achètent à ces sortes de ventes, le capitaine doit prendre note de chaque article non payé, afin que le montant en soit retenu, au retour du navire, sur la solde des acheteurs, conformément à l'article 16 du réglement du 23 août 1739, article qui, joint aux deuxième et troisième du même réglement, est une preuve que la faculté de vendre, accordée aux capitaines par l'ordonnance précitée, est toujours subsistante ; de cette manière, le capitaine ne tient compte en deniers que des autres articles de la vente, au produit desquels le trésorier des invalides joint les sommes qui ont été reçues sur la solde des adjudicataires, et dont le montant lui aura sur-le-champ été remis en dépôt avec le reste.

CHAPITRE V.

Le Capitaine, lorsqu'il s'est engagé par convention avec les propriétaires ou armateurs d'un navire, doit se rendre à sa destination s'il n'y a force majeure.

NOUS avons vu, dans le premier chapitre de ce titre, que, d'après l'article 238 du code, tout capitaine engagé

pour un voyage est tenu de l'achever, et que, sous quelque prétexte que ce soit, il ne peut se dispenser de se rendre à sa destination ; qu'il est tenu aussi d'être en personne sur son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières ; que sa responsabilité ne cesse que par la preuve d'obstacle majeur.

Ainsi, la force majeure est une excuse qui doit être appréciée, puisque la responsabilité du capitaine, porte l'article 230, ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure.

Il faut toutefois ne pas perdre de vue ici que la preuve de force majeure n'est pas admissible, lorsqu'il s'agit de l'inexécution de quelques-unes des dispositions des articles 224, 225, 226, 227 et 229 du code, qui emportent la responsabilité du capitaine, malgré les obstacles de force majeure. La preuve de la force majeure peut être invoquée par le capitaine pour tous les autres cas, excepté ceux qui sont prévus par ces cinq articles.

Mais si on veut savoir, en semblable cas, si les excuses du capitaine, maître ou patron sont admissibles, il faut examiner ce qu'entend la loi par le mot *force majeure.*

« On appelle force majeure, *vis major*, dit Emerigon, celle à laquelle on ne peut résister : *cui resisti non potest.* L. 15, § 2, ff. *locati;* L. 25, § 6, ff. *eod.*

» On appelle *cas fortuits* les événemens que la prudence humaine ne saurait prévoir : *Fortuitos casus nullum humanum consilium providere potest.* L. 2, § 7, ff. *de administratione rerum ad civitates pertinentium;* L. 6, *C. de pignor. act.*

» Ces deux points se confondent. On entend par cas fortuit une force majeure que l'on ne peut prévoir, et à

laquelle on ne peut résister. *Fortuitus casus est cui resisti non potest, et cui præcaveri non potest.* (Voyez *Cujas, sur la rubrique du code locato ; Casa Regis, dis.* 23, n° 38; *Stracha, gl.* 22.)

» Il suit de cette définition que tout cas qu'on a pu prévoir et éviter n'est pas fortuit. *Ubi autem diligentissimus præcavisset et providisset non dicitur proprie casus fortuitus.* (Voyez *Sauterna*, part. 3, n° 65.)

» Il y a une grande différence à faire entre cas fortuit et *cas imprévu.* La perte qui arrive par imprudence ou impéritie du capitaine est imprévue, mais elle n'est pas fortuite. *Improvisus casus dicitur qui solet imprudentibus contingere.* (Voyez *Sauterna, d. loco.*)

» En un mot, continue le savant jurisconsulte que nous citons, on ne met dans la catégorie des cas fortuits que ceux qui arrivent malgré toute la prudence humaine. *Quod fato contingit, et cuivis patri-familiâs, quamvis diligentissimo, possit contingere.* L. 11, § 5, ff. *de minoribus.* (Voyez *Émérigon*, tom. 1, page 358.) »

D'après cette autorité, toute perte, tous dommages, tous événemens quelconques, arrivés en la chose par une force majeure à laquelle il était impossible au capitaine de résister ou de prévoir, ne sont point réputés *occasionés par sa faute :* dans ce cas il n'est plus responsable.

En sorte que tout cas qu'on n'a pu prévoir ou empêcher n'est pas fortuit.

Ainsi, lorsque l'accident est précédé de quelque *faute* qui en a été la cause principale ou indirecte, l'exception du cas fortuit n'est plus admissible. *Quandò culpa præcessit casum, tum casus fortuitus non excusat.*

Dans semblable hypothèse des obstacles de force ma-

jeure entrent nécessairement les accidens de la mer qui tiennent au hasard, et qui sont si fertiles, observe Tacite dans ses *Annales*, *lib.* 14. Ce n'est pas en vain que l'article 242 du Code de commerce ordonne au capitaine d'énoncer, dans son rapport, *les hasards qu'il a courus;* c'est afin qu'on juge si les circonstances rendent cet agent excusable.

Mais la responsabilité du capitaine cessant par la preuve d'obstacles de force majeure, comment le capitaine fera-t-il la preuve? comment cette preuve sera-t-elle administrée?

Cette preuve doit être administrée dans les formes indiquées et par l'art. 224, qui oblige le capitaine d'avoir un registre en règle où il inscrit *tout ce qui concerne le fait de sa charge,* et par les art. 242, 243 et suiv., qui prescrivent au capitaine de faire un rapport toutes les fois qu'il aborde, et qui règlent la manière de faire ce rapport, ainsi que la manière de le vérifier. On doit en effet trouver la conviction, ou du moins l'énonciation des cas de force majeure, dans l'accomplissement des devoirs imposés aux capitaines par l'article 224, c'est-à-dire dans un registre, dans un journal de route bien tenu. C'est en second lieu par les procès-verbaux que les capitaines déposent à leur arrivée qu'on juge de leur conduite, pourvu toutefois que ce rapport soit vérifié conformément à l'article 247, car, sans cette vérification, qui est indispensable dans l'esprit et le texte de la loi, tous les dires et déclarations, rapports du capitaine, ne peuvent mériter aucune confiance dans les tribunaux.

Mais il ne faut pas perdre de vue que le capitaine, étant garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice

de ses fonctions, d'après l'article 221 du Code de commerce, la loi présume la *faute* plutôt que le *cas fortuit*, puisqu'elle dit textuellement que la responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve de la force majeure.

Mais si une maladie, ou tout autre accident semblable, ne permettait pas au capitaine de faire son service, il devra en informer ses commettans, si sa position lui en laisse la faculté, et attendre leurs ordres, si les circonstances ne s'y opposent pas. Dans le cas contraire, il a le droit de substituer un autre capitaine, du choix duquel il ne répond qu'autant qu'il ne serait pas apte à remplir ces fonctions, puisque l'impéritie de celui-ci supposerait, de la part du premier capitaine, ou mauvaise foi, ou tout au moins imprudence.

La nécessité est encore une excuse en sa faveur. Si le gros tems, la crainte de l'ennemi, le besoin de réparer son navire, exigeaient qu'il relâchât dans quelque port intermédiaire, la loi a voulu, pour lui enlever tout prétexte, que, si la relâche a lieu dans un port français, il fit sa déclaration au président du tribunal de commerce, des causes de cet événement ; à défaut de tribunal de commerce, il s'adresse au juge de paix du canton ; et si la relâche forcée a lieu dans un port étranger, cette déclaration est faite au consul de France, ou, à son défaut, au magistrat du lieu (article 245).

De même, s'il voyage sous escorte ou de *conserve*, il ne lui est pas permis de s'écarter, s'il n'y a nécessité ; cette exactitude de la part du capitaine, met sa responsabilité à couvert, quels que soient les événemens.

Dans tous les cas, le capitaine doit, dès qu'il le peut, reprendre sa route, puisque son devoir est de se rendre

au lieu de sa destination, le plus tôt et le plus sûrement qu'il sera possible, et de suivre le droit chemin ; il doit faire voile *rectâ navigatione*, sans pouvoir dévier ni relâcher, à moins qu'il n'y soit forcé par le gros tems ou par la crainte de l'ennemi ; ce qu'il doit constater, d'après les articles 242, 244 et 245 du Code de commerce, *droit authentique*, titre 3, article 15; *Consulat de la mer*, chapitres 99, 107 et 209.

S'il fait fausse route en prenant celle qui n'est pas usitée, s'il entre sans nécessité dans quelque port ou rade de sa nation, s'il touche un rivage étranger, il s'expose à des dommages-intérêts et à des peines plus fortes.

S'il a pu éviter l'ennemi, et qu'il ne l'ait pas fait, le capitaine est responsable des événemens. (*Voyez Guidon de la mer*, chapitre 11, article 2; *Roccus*, note 41.)

Il serait infiniment plus répréhensible, si on pouvait le convaincre d'avoir livré aux ennemis, ou *malicieusement* fait échouer ou périr son navire. La loi du 10 avril 1825 prononce la peine de mort. Cette disposition pénale est un renouvellement de l'ordonnance de 1681, article 36, titre *du Capitaine*. Il doit en être de même, si, n'ayant pu empêcher le navire ennemi de l'atteindre, il s'est rendu sans combat ; car la lâcheté ne peut aller jusque-là, et la présomption est *juris et de jure*, qu'il y a de la trahison, de la perfidie. Au reste, *voyez* ci-après le chapitre 2, *de la sûreté de la navigation*, titre 2.

Dans tous les cas, il ne doit pas s'arrêter dans un lieu où il exposerait son équipage à prendre la peste ou la fièvre jaune, etc.

Cependant, s'il éprouve des accidens de route qui l'obligent à renoncer au voyage, il doit le faire constater;

et, muni de cette preuve, il ne répond plus des événemens; sa responsabilité cessant par la preuve d'obstacles de force majeure (article 230). Nous allons examiner, au chapitre suivant, ces sortes de cas.

CHAPITRE VI.

Des voyages de conserve.

Nous venons de voir que l'obligation du capitaine est de se rendre au lieu de sa destination aussitôt et le plus sûrement possible; qu'il est de son devoir de suivre le droit chemin, car s'il prend une fausse route, s'il entre sans nécessité dans quelque rade ou port, il encourt des dommages-intérêts et souvent des peines plus fortes; qu'ainsi, s'il voyage sous escorte ou de conserve, comme nous l'avons dit à la précédente section, il ne lui est pas permis de s'écarter, sans un événement fortuit qui mette sa responsabilité à couvert. Cet événement peut être de telle nature qu'il soit contraint de renoncer à son expédition. L'innavigabilité du navire, l'interdiction du commerce, l'arrêt par ordre de puissance, la prise, le naufrage ou l'échouement avec bris, etc., sont des cas de force majeure.

On appelle *conserve*, un arrangement arrêté par plusieurs capitaines de ne pas se quitter, afin de se prêter un mutuel secours et de se défendre, soit contre l'ennemi commun, soit contre l'ennemi de l'un d'eux qui voudrait attaquer en partant depuis tel point jusqu'à tel autre, ou pour le voyage d'aller, ou pour l'aller et le retour.

Le capitaine est donc obligé, suivant les instructions

qu'il a reçues de ses armateurs, de voyager de conserve. Mais s'il était sorti d'un port, et qu'à une hauteur quelconque, il trouvât plusieurs navires réunis, qui lui feraient connaître un danger dont il ne se doutait pas avant son départ, et qui lui feraient sentir l'utilité de voyager de concert, il s'y déterminerait après avoir fait constater cette nécessité par les principaux de l'équipage, comme événement de mer; il en rédigerait une délibération qu'il transcrirait de suite sur son livre de bord (si le danger le lui permet); les frais qui résulteraient de cette association seraient supportés suivant les règles que nous ferons connaître aux avaries.

En cas d'inégalité de navire, le plus fort et le mieux armé prend le commandement de la flotte marchande.

S'il y a égalité dans les navires, le plus ancien est appelé à prendre le commandement et prend le nom de *navire directeur.*

Une fois cette société contractée, la défense doit être dictée par les sentimens de l'honneur, c'est-à-dire, qu'il faut rivaliser de soin, porter du secours à propos, faire preuve du plus grand courage et ne pas laisser en prise un navire attaqué avec trop de vivacité; surtout ne pas abandonner la ligne ou la manœuvre prescrite par le navire directeur, sous toutes les peines de droit.

Ainsi, le capitaine qui ne ferait pas son devoir, dans le cas d'attaque ou de danger d'un des navires associés, doit être condamné à des dommages-intérêts.

Le parlement de Rennes, par arrêt du mois de novembre 1655, cité par Hevin, a jugé qu'en pareil cas, la surprise de quelques-uns des navires (les autres ayant fui), la perte qu'il éprouve doit être supportée par les

autres, à contribution. Dans l'espèce, les capitaines et les armateurs de quarante navires de Saint-Malo s'étaient associés pour la pêche de la morue, avec promesse de ne point s'abandonner. Ils furent rencontrés par trois frégates anglaises : plusieurs cherchèrent leur salut dans la fuite; d'autres résistèrent et furent si maltraités, qu'ils perdirent l'occasion de la pêche. Les propriétaires de ceux-ci se pourvurent pour obliger ceux des autres qui avaient fait une heureuse pêche de contribuer à la perte, et l'arrêt ordonna la contribution.

Il devrait en être de même à l'égard de celui qui abandonnerait le convoi sans une raison suffisante, si, par l'effet de son absence, il arrivait quelque événement qu'il aurait pu empêcher par son concours.

CHAPITRE VII.

De la faculté de faire échelle.

On a vu, au chapitre *des Chartes-parties*, les différentes manières d'affréter un navire, et les conditions des chargemens. Il existe une exception aux règles générales qui sont établies aux divers cas soumis ; c'est la faculté de faire échelle, c'est-à-dire, de dérouter en voyage.

On appelle faire échelle, lorsque, par une condition, les parties conviennent que le navire pourra s'arrêter où bon lui semblera (sans que cette relâche opère la fin du voyage), soit pour le rafraîchissement, soit pour se pourvoir des choses nécessaires, soit enfin pour décharger partie des marchandises et en prendre en échange pour compléter le chargement.

Ces clauses ne doivent point être confondues avec le droit de changer le voyage. Le capitaine a bien le droit de se détourner de la route pour aborder à quelque port, à droite ou à gauche, pour y décharger des marchandises; en prendre d'autres à la place; aller et revenir d'un port à un autre, quelque distance qu'il y ait de la route ordinaire; mais il faut que le bâtiment reprenne ensuite sa route pour se rendre à sa destination; il faut qu'il achève le voyage, sans pouvoir le changer.

Il a été jugé qu'une assurance faite pour un voyage d'aller et de retour d'un port à un autre, avec la clause de faire échelle, était valide, quoiqu'on eût pris des expéditions pour un port intermédiaire, mais sur la route directe du voyage assuré, et que le navire s'est ensuite rendu de ce port à celui désigné dans la police, comme terme de voyage. Jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 13 juillet 1819, confirmé par arrêt de la cour royale d'Aix, le 23 décembre suivant, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 1, part. 1, pag. 120.

Mais la clause de toucher partout, avant, arrière, à droite, à gauche, etc., ne donne pas la faculté au capitaine de remonter une rivière; les clauses d'une police ne doivent s'entendre que des échelles ordinaires.

On ne peut, en aucun cas, multiplier les risques en remontant une rivière. *Vide* Casaregis, disc. 134, et Emerigon, pag. 34, tom. 2.

Aussi, quelquefois on supprime les mots avant et arrière, et l'on ne met que ceux de faire échelle à droite et à gauche, de sorte que ces espèces de stipulations de faire échelle n'emportent pas de plein droit la faculté

de rétrograder, mais seulement celle de stationner dans les différens ports qui sont sur la ligne à parcourir pour arriver au terme du voyage assuré.

Ce qui a été jugé par arrêt de la cour royale de Rouen, le 18 janvier 1806. Cet arrêt est rapporté par Sirey, tom. 6, part. 2, pag. 490.

Le capitaine doit aussi éviter de relâcher dans des lieux pestiférés ou atteints d'une contagion quelconque.

Le contrat qui fixe la faculté de faire échelle doit être interprété par l'objet principal qui l'a dicté; et, dans le doute, il faut l'entendre relativement au droit et à la pratique du commerce, si les parties ne se sont pas expliquées d'une manière précise, spéciale et sans nuage.

Mais, la clause de faire échelle, insérée dans une police, donne-t-elle au capitaine le droit de relâcher dans un port, d'y faire une quarantaine, d'y débarquer et d'y prendre des marchandises en détail? Cette question s'est présentée devant le tribunal de commerce de Marseille, et a été résolue affirmativement.

La police contenait la clause suivante : « Permis au capitaine de toucher et faire échelle, tant forcé que volontaire, partout où bon lui semblera. »

Le voyage était pour Algéro en Sardaigne, et retour à Marseille.

Le capitaine relâcha à Ajaccio, où il fit quarantaine; il y débarqua ensuite des marchandises, et en vendit une partie au détail.

Il remit ensuite à la voile pour Marseille, et fit naufrage dans la traversée. Après les formalités d'usage, il y a eu abandon et assignation en paiement de l'assurance. Les assureurs ont soutenu que le capitaine avait rompu

le voyage en allant à Ajaccio; que la faculté qu'il avait de faire échelle ne lui avait pas permis d'y faire une longue relâche et d'y vendre des marchandises au détail; qu'une pareille clause devait être entendue en ce sens qu'elle donnait la faculté de relâcher, mais seulement pour *laisser* ou *prendre* des marchandises, et non pour faire un long séjour; ils ajoutaient que si le navire avait péri, c'est parce qu'il était resté trop long-tems dans le port d'Ajaccio, et n'avait pas profité des beaux tems avec lesquels il aurait pu arriver à Marseille.

Le capitaine répondait que la loi, n'ayant rien déterminé sur la faculté de faire échelle, il fallait recourir à l'usage suivant lequel une pareille clause donne le droit de relâcher, de débarquer des marchandises, de les vendre et d'en prendre d'autres.

C'est sur ces deux opinions que le tribunal a eu à se prononcer.

« Attendu, a-t-il dit, que la police constatant l'assurance contient la clause, *permis au capitaine de faire échelle tant volontaire que forcée;* qu'en droit, la faculté de faire échelle emporte celle de faire charge et décharge dans les diverses échelles que fait le capitaine; que, dans l'espèce de voyage dont il s'agit, Ajaccio devant être considéré comme un lieu d'échelle, le capitaine a pu y acheter et vendre des marchandises de sa cargaison. Par ces motifs, le tribunal condamne les assureurs. » Ce jugement est à la date du 11 juillet 1821, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 2, part. 1, pag. 184.

TITRE DEUXIÈME.

RESPONSABILITÉ DU CAPITAINE.

CHAPITRE PREMIER.

Des accidens en voyage (1).

Nous avons dit, dans le précédent chapitre, que, quand il existe un accident de route, tel que celui où le capitaine se voit dans la nécessité de renoncer à son voyage, il doit le faire conster, afin de mettre, par ce fait de force majeure, sa responsabilité à couvert. Nous allons donc faire connaître quels sont les cas principaux qu'on appelle accidens de voyage.

Parmi ces cas, sont : l'arrêt par ordre de puissance, l'interdiction de commerce, la prise, le naufrage, l'échouement avec bris, le feu, l'innavigabilité par fortune de mer, tel qu'abordage, etc.

SECTION PREMIÈRE.

Ce qu'on entend par arrêt de prince et interdiction de commerce.

On nomme arrêt par ordre de puissance, arrêt de prince ou *embargo*, l'ordre du souverain en vertu duquel on retient dans un port les bâtimens qui y sont, dans la

(1) Voir la *suite des accidens de mer*, chapitre II de ce titre, qui règle la sûreté de la navigation et du commerce maritime, contre la piraterie et la baratterie.

vue, soit d'empêcher des communications avec les ennemis, soit d'employer les navires arrêtés au service de l'état.

Il y a toutefois plusieurs distinctions à faire à cet égard; cet arrêt se fait, ou dans un pays étranger, par les ordres d'un prince étranger, ou dans un port du royaume, par les ordres du Roi.

Si l'arrêt est fait en pays étranger, il faut encore distinguer dans quelle circonstance il a lieu, et si l'on peut espérer d'en obtenir main-levée. Le capitaine doit même faire, conjointement avec les assureurs, ou séparément, toutes les démarches qu'ils jugeront convenables pour le faire soulever (388). Et là où le capitaine ne pourrait l'obtenir, il doit faire tout ce qui dépend de lui pour recevoir le loyer de son navire, pendant le tems qu'il a été détenu ou employé; il doit aussi faire connaître l'événement aux assurés (387).

Quand l'arrêt de prince a lieu par suite d'une déclaration de guerre, ou en vertu de représailles, l'événement étant à la charge des assureurs, le capitaine doit aussi, dans ce second cas, en donner avis aux assurés, afin qu'ils puissent faire, s'il y a lieu, l'abandon des marchandises assurées, et exiger des assureurs la somme convenue, quand même la confiscation des marchandises n'aurait pas encore été prononcée.

On nomme interdiction de commerce l'impossibilité ou la défense d'entrer dans un port où l'on doit aller.

Ainsi, un capitaine en voyage peut trouver bloqué le port où il se rendait, soit par arrêt de prince, soit par interdiction de commerce. Si ces cas ne sont pas prévus dans les conditions de l'affrétement, ou dans les ordres

qu'il a reçus, il doit aller dans un des ports voisins de la même puissance, s'il est permis d'y aborder (279). Cependant il peut arriver qu'il trouve une prohibition absolue pour tout une domination; dans ce cas, il doit revenir avec son chargement au lieu de départ, et il ne lui est dû que le frêt du voyage, quand même l'affrétement aurait été fait pour l'aller et le retour (299); mais, s'il a pu s'entretenir avec le correspondant chargé de recevoir les marchandises, et que, dans l'intérêt de la cargaison et pour éviter les frais de voyage, celui-ci indique au capitaine un lieu où il doit décharger, il est tenu d'y aller, et de ne pas retourner sans cargaison; dans ce cas, le frêt est dû pour l'*aller* et le *retour.* Ce qui a été jugé par le tribunal du Hâvre, le 19 avril 1817, confirmé par arrêt de la cour de Rouen, du 13 août 1817, par lequel cette cour statue que, si le chargement a éprouvé quelque dommage du changement de destination de la cargaison, il ne peut demander la réparation qu'à son correspondant, et non au capitaine. Sur le pourvoi en cassation, l'arrêt a été maintenu le 10 décembre 1818; il est rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime,* tom. 1, part. II, page 83.

Si le capitaine ne rencontre qu'un obstacle temporaire, il attend qu'il passe (277). C'est suivant ce principe que la cour de cassation a jugé, le 22 juin 1801, que les croisières d'un ennemi, dans les parages d'un port pour lequel un navire est destiné, ne sont pas une force majeure qui opère la résolution de la charte-partie, sans dommages-intérêts de la part des chargeurs. Cet arrêt est rapporté par Sirey, tom. 1, part. II, page 250.

Mais, si l'interdiction de commerce survient lorsque

le capitaine est encore sur le lieu du départ, que sa convention d'engagement ait été faite avant la connaissance de l'interdiction de commerce, et que l'armateur ou son fondé de pouvoir ne sont point présens, le capitaine doit rompre le voyage, c'est-à-dire, ne point mettre à la voile; et, si l'armateur ou son fondé de pouvoirs présent lui ordonnait de partir, en droit strict, le capitaine peut s'y refuser, parce qu'en s'engageant il n'a pas entendu courir le risque de sa vie ou de sa liberté, par suite de dangers qui ne pouvaient pas être prévus.

SECTION II.

Suite des accidens de mer.

PRISE (1).

On entend par prise, la capture d'un ou de plusieurs navires de la nation avec laquelle on est en guerre.

On voit donc que le navire, dans un tems de guerre, peut être attaqué par des ennemis, dans la vue de le piller ou même de le capturer, et de faire l'équipage prisonnier.

Il existe plusieurs cas, outre celui de guerre, qui sont assimilés à une déclaration de guerre.

Par exemple celui où le port de destination est bloqué, et qu'un capitaine y conduit le navire qu'il commande, dans la vue de tenter d'y entrer avec son navire chargé, afin de vendre son chargement à un prix plus élevé que dans un autre port : dès-lors, s'il est pris par

---

(1) Voyez la *Juridiction des Consuls*, chapitre *des Prises*, et la jurisprudence sur cette matière.

ceux qui le bloquent, s'étant mis en contravention aux lois de la guerre, la capture est bonne, attendu que, suivant le droit commun en Europe, tout navire expédié pour un lieu bloqué, est susceptible d'être pris par la puissance qui a déclaré le blocus.

On doit sentir la nécessité de cette obligation, puisque ordinairement on ne bloque un port qu'autant que la ville dont il dépend est cernée par terre, afin de la priver du nécessaire pour la contraindre à capituler : on doit donc convenir que si on vient apporter des secours en vivres, en munitions, ou autres objets propres à alimenter un siége, on cause à la puissance qui entretient à grands frais une armée de terre et une armée navale (afin d'assurer la conquête qu'elle a entreprise en suite d'une déclaration de guerre) un préjudice notable; et, par ce fait, on prend une action active qui vous fait considérer aussi comme ennemi; ainsi, lorsque la croisière stationnée devant une ville use du droit qu'elle a de vous traiter comme tel, elle suit l'usage maritime, et elle ne fait que ce que le chef de l'état, duquel dépend le navire pris, ferait à l'égard de ceux qui seraient dans ce cas, s'il ordonnait le blocus d'un port appartenant à son ennemi.

On range aussi dans la même catégorie les représailles qu'un souverain aurait accordées à quelques-uns de ses sujets contre ceux d'un autre souverain.

En cas de prise, le capitaine, en sa qualité de mandataire de l'armateur et des expéditeurs des marchandises, est obligé de faire ce qu'ils feraient eux-mêmes. Il doit donc mettre en usage tous les moyens possibles pour faire juger l'invalidité de la capture, afin d'obtenir la restitution, et ne rien omettre de ce qui est convenable

Ainsi, quand il a employé tous ceux qui étaient en son pouvoir, pour obtenir la main-levée, il peut tenter de procéder au *rachat* qui se fait moyennant des valeurs comptant, quand le capitaine peut s'en procurer, ou par des lettres de change, que le capitaine tire sur son commettant au profit du capteur.

Pour la sûreté des contractans, on rédige ordinairement, à double original, l'acte qui renferme les conditions arrêtées, et qui, dans plusieurs cas, devient une sauve-garde contre d'autres capteurs de la même puissance. Ces sortes d'actes se désignent par *billet de rançon*; et, pour son assurance, le capteur garde en ôtage, pour sûreté du bâtiment, un officier du navire pris.

Il est défendu au capitaine de devenir acquéreur, pour son compte, du navire capturé : s'il acquiert, ce ne peut être que pour compte de ses mandataires ou assureurs. Tel est le droit commun, droit dont le fondement est puisé dans l'honnêteté publique, dans le sentiment des convenances, et plus encore, dans la fidélité que les administrateurs du bien d'autrui doivent à leurs commettans.

Les règles propres au droit maritime ne sont pas moins précises. Emerigon, *Traité des Assurances*, tome 1er, page 520, s'exprime en ces termes :

« Malgré la prise, le capitaine conserve toujours quel-
» que chose de son ancienne qualité de maître et de fac-
» teur : son devoir l'obligeait à défendre et conserver le
» navire dont le commandement lui avait été déféré ; le
» même devoir l'engage à recouvrer, s'il est possible, le
» navire dont il a été dépouillé par la force des armes :
» s'il l'achète ou s'il le rachète des mains de l'ennemi,
» ce doit être pour compte des anciens intéressés. Il en

» est de même des marchandises déprédées dont le ca-
» pitaine ne saurait avoir fait l'achat pour son propre
» compte. »

On a demandé à étendre cette obligation au second capitaine, et la question a été soumise au tribunal de commerce de Marseille en ces termes :

« Si, à la suite d'un sinistre majeur, tel que la prise
» du navire par des pirates, il y a rupture de voyage,
» nécessité de vendre le navire aux enchères, et que le
» capitaine en premier est présent à la vente ; si le capi-
» taine en second peut valablement acheter le navire pour
» son propre compte. » *Ce tribunal a décidé* « que la vente
» est un contrat du droit des gens ; qu'il n'est interdit,
» comme l'achat, qu'à ceux à qui la loi, par des raisons
» particulières, les a prohibés ; que telle est la disposi-
» tion de l'article 1594 du Code civil. *Tous ceux*, dit
» cet article, *à qui la loi ne l'interdit, peuvent acheter et*
» *vendre.* Quelque juste que puisse être l'incapacité qui
» frappe le capitaine, elle est une exception au droit
» commun ; et, par cela même, une disposition de ri-
» gueur qui ne peut être étendue au capitaine en second. »

Ce jugement est à la date du 1er août 1821, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tome 2, part. I, page 309.

Cette règle a une exception ; c'est le cas où le capitaine en premier serait mort ou aurait défectionné ; le capitaine en second, étant obligé de prendre sa place, deviendrait le véritable capitaine, et serait dès-lors soumis aux mêmes obligations, et, par suite, frappé de la même capacité, comme devenant directement le mandataire de l'armateur et des chargeurs.

Un arrêté des consuls du 18 frimaire an 8 (9 *décembre* 1799) a déclaré qu'il est hors du droit des nations de profiter de l'accident d'un naufrage pour livrer, même au juste courroux des lois, des malheureux échappés aux flots.

C'est par suite de ce principe que le conseil des prises a jugé qu'un navire, poussé par la tempête sur les côtes de France, neutre ou non neutre, doit être relâché. Ainsi le veut notre respect pour le malheur. Cette décision est à la date du 13 ventôse an 9 (28 *février* 1800), rapportée par Sirey, tome 1, part. II, page 296.

SECTION III.

Suite des accidens de mer.

NAUFRAGE (1).

Le naufrage, quand il n'est pas l'effet de l'imprévoyance ou de l'impéritie, est presque toujours l'effet d'une tempête, puisque le ciel s'obscurcit, les vents se

---

(1) Depuis quelque tems on avait conçu à Mémel, l'idée et la possibilité d'établir, en cas de naufrage, au moyen d'un cerf-volant d'une certaine forme, une communication immédiate entre les vaisseaux et la terre. Ce projet a été réalisé. D'après une expérience récente, un cerf-volant de l'invention de M. G. Sperlin, a, en moins de quinze minutes, amené d'un vaisseau à terre, une forte corde de la longueur de cinq cents pas et au-delà. Ce cerf-volant est construit de manière qu'on peut le faire descendre sur quelque point que ce soit, d'un intermédiaire de quatre cents à huit cents pas. Il résiste à toute espèce de tempête et aux intempéries de l'air ; il s'annonce ensuite par un bruit continuel ; enfin, il est d'une grandeur et d'une construction telles, que l'homme le moins robuste et le moins expérimenté peut le manœuvrer avec la plus grande facilité.

Les capitaines, pour en avoir, peuvent s'adresser à Mémel, à M. G. Sperlin.

déchaînent, l'air s'embrase et la foudre éclate. L'aquilon, luttant contre les voiles, déploie ses fureurs, brise les mâts; l'onde rugit et s'élève jusqu'aux nues; la proue ne peut plus fendre les flots irrités qui battent sans cesse les flancs du vaisseau et forment de toutes parts des montagnes et des abîmes dans lesquels le navire s'entrouvre et s'engloutit.

C'est alors que le capitaine doit conserver le calme et l'intrépidité qui appartiennent au marin : son courage doit s'élever en proportion des événemens désastreux qui le menacent. La loi, qui a prévu ce cas, lui a imposé l'obligation de n'abandonner son navire, quelle que soit l'urgence du danger, que le dernier, et après avoir pris l'avis des officiers et principaux de l'équipage; la résolution prise soit portée de suite sur son registre de bord, conformément à l'article 224, et le fasse signer par ceux qui ont pris part à la délibération; en ce cas, il doit encore sauver avec lui l'argent et ce qu'il peut des marchandises les plus précieuses de son chargement (241). Il doit aussi se munir des expéditions, passeports, connaissemens, acquits à caution, manifeste, registre de bord, rôle d'équipage, congé et autres papiers. Le congé doit être présenté pour éviter que l'on dise qu'il a navigué sans l'avoir, et par ce moyen voir confisquer son navire. Il doit veiller au salut de l'équipage et faire tout ce que la prudence exige dans une pareille situation.

Si les objets ainsi tirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, il en demeure déchargé.

Le capitaine, par le fait de ce naufrage, a des formalités à remplir pour mettre sa responsabilité à couvert : il doit donc faire un rapport de l'événement et des cir-

constances qui ont produit le sinistre. Comme ce rapport varie selon la localité où il se trouve, nous allons en faire connaître les diverses espèces.

Dans le premier cas, lorsque le capitaine a fait naufrage, et s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage, la loi l'oblige de se présenter devant le consul de sa nation, et, à son défaut, devant le juge du lieu où il aborde, ou enfin devant toute autre autorité civile; d'y faire son rapport; de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se sont sauvés et se trouvent avec lui; d'indiquer dans sa déclaration ceux qui se sont sauvés, mais qui sont absens, et d'en prendre une expédition.

Ce rapport doit être vérifié, et, pour en connaître la sincérité, le juge interroge les gens de l'équipage, et, s'il est possible, les passagers, sans préjudice des autres preuves. Le capitaine doit surveiller ces formalités, puisque les rapports non vérifiés ne sont point admis à sa décharge, et ne font pas de foi en justice, excepté dans le cas où il serait sauvé seul du naufrage.

Cependant il y a d'autres soins à remplir; il faut s'assurer de l'époque à laquelle ce rapport doit avoir lieu, et de ce qu'il doit contenir, même dans le cas de naufrage.

Le rapport, dans ce cas, doit être fait dans les vingt-quatre heures de son arrivée à terre, autant qu'il est possible, et si on a sauvé le registre de bord, il faut le faire viser par le magistrat qui reçoit le rapport (1).

Il doit énoncer le lieu et le tems du départ, la route parcourue, les hasards qu'il a courus; enfin les désordres

(1) Le visa du registre et le Rapport, sont deux formalités indispensables, qui doivent marcher de front.

arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage : si le capitaine ne remplissait pas toutes ces formalités, il serait tenu de subir une peine, et sa négligence pourrait être, de la part des assurés, le sujet d'une demande en dommages-intérêts, ayant été jugé, qu'en-cas de naufrage ou de sinistre, si le capitaine n'a pas rempli les devoirs et les obligations qui lui sont prescrits par les articles 242, 243 et 246 du Code de commerce, l'assureur est à l'abri de tout recours, c'est-à-dire, que l'omission donne lieu à une peine contre le capitaine, mais encore à la déchéance de l'assuré. Arrêt de la cour de Rennes, du 9 août 1811, rapporté par Sirey, tom. 13, part. 2, pag. 227. (*Voyez* article 21 de l'ordonnance de 1517.)

Dans la seconde espèce, si le navire a naufragé sur les côtes de France, et que le capitaine se soit sauvé et ait abordé sur le territoire du royaume, le rapport, ainsi que nous l'avons décrit, est fait devant le président du tribunal de commerce du lieu où le capitaine aborde; s'il n'y a pas de tribunal de commerce, le juge de paix le reçoit et le transmet à ce président. Dans l'un et l'autre cas, il est déposé au greffe du tribunal de commerce le plus voisin.

La moindre négligence entraîne des dommages-intérêts: il a été décidé que le capitaine doit exposer avec exactitude les faits qui, dans son opinion, ont produit ou pu produire l'événement de force majeure, puisque la preuve de fait contraire est réservée aux parties. (Arrêt de la cour royale d'Aix, du 10 septembre 1821, rapporté dans le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 3, part. 1, pag. 1.)

Comme ce rapport n'est ordonné que dans l'intérêt du capitaine, afin qu'on ne le soupçonne pas de fraude, s'il ne le faisait pas, l'armateur ne serait pas responsable de cette faute, mais bien lui capitaine; ce qui a été jugé par la cour royale d'Aix, le 7 mai 1821, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 2, partie 1, pag. 277 à 291.

Il y a une formalité essentielle à remplir, que le Code n'a pas prévue; c'est que, si le rapport est fait sur les lieux où les parties sont présentes, il faut qu'il les appelle pour leur faire connaître ce qu'il rapporte de l'événement.

Mais si le sinistre est constaté à l'étranger, et que les parties soient absentes, il est fait hors de leur présence, et on ne doit point les appeler; telle est notre opinion fondée sur les auteurs. *Vide* Emerigon, tom. 2, pag. 92, dans son *Traité des assurances*.

Les rapports des capitaines naufragés peuvent être visés pour timbre et enregistrés en débet. (Décision du 4 juillet 1809, rapportée par Sirey, tom. 9, part. 2, pag. 312.)

Lorsqu'il s'agit de faits arrivés après le consulat, ou qu'il n'était pas possible d'expliquer dans le consulat même, on peut y suppléer par une addition.

Hors de ces cas, il n'est pas permis au capitaine de rien ajouter de plus, ni moins contre son consulat.

On a vu l'obligation dans laquelle est le capitaine de sauver l'argent et les marchandises précieuses qu'il a à bord, ainsi que les connaissemens, registres, manifestes, etc. Cette obligation est pour faire connaître ses opérations, et le mettre à portée de tenir compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues.

En cas de naufrage, il est du devoir du capitaine de faire travailler au recouvrement des effets naufragés. Sur son affirmation, les frais de recouvrement lui seront alloués jusqu'à laconcurrence de la valeur des effets recouvrés. Nous parlerons des règles du sauvetage, au paragraphe que nous destinons à cet effet.

Dans le cas de naufrage, lorsque le produit des bris du bâtiment, ensemble le prix du frêt (ou nolis) sur les marchandises sauvées, sont insuffisans pour couvrir les frais du sinistre, et qu'ainsi l'excédant des dépenses retombe à la charge de l'état, il convient qu'à l'appui de leur compte, les consuls produisent un état rédigé dans la forme que nous avons donnée dans notre volume, *de la Juridiction des consuls de France à l'étranger.*

Au nombre des événemens à déclarer lors de son arrivée, le capitaine doit comprendre les naissances, les décès et les testamens qui ont eu lieu ou qu'il a reçus à bord, et remplir à cet égard les formalités qui lui ont été tracées par les articles 59, 60, 61, 86 et 87 du Code civil (1).

Lors d'un naufrage, il faut autant que possible conserver le sang-froid et non la précipitation, si les hommes d'un équipage veulent trouver leur salut.

Règle générale en pareille circonstance, quand un navire est prêt à couler, il faut rester à bord le plus longtems possible, car le bâtiment est le plus gros et le meilleur de ses débris, et l'on a ensuite moins de tems à lutter contre les élémens destructeurs qui se déchaînent sur eux.

---

(1) Voyez à cet égard le chap. 4, part. II, tit. 1 : *le capitaine, sur son bord, remplit les fonctions de l'officier de l'état civil*, etc.

Cependant je conseille de se jeter à la mer, à moins que le devoir n'en ordonne autrement, avant que le navire ait déjà en partie disparu sous l'eau, car alors, il y a tout risque de se trouver enveloppé par les voiles, les mâts ou les agrès.

Parmi les débris qu'un naufragé doit choisir, s'il peut, il prendra les morceaux de bois les plus longs, tels que les vergues, les mâts et les avirons ; ce sont les meilleurs pour supporter des hommes : tous les débris courts, carrés ou ronds, tournent trop facilement ; les hommes alors font le tour entier dans l'eau, en boivent beaucoup et abandonnent leur planche de salut par défaut de force ; l'élite d'un excellent équipage s'est noyée de cette manière. Je conseillerais, à tout malheureux qui se tient sur un débris, de n'employer que la force nécessaire pour s'y soutenir ; par ce moyen, il ne se fatiguera pas, pourra résister long-tems, et ne sera pas exposé à faire fléchir les débris et à tourner par-dessous. Beaucoup d'hommes sont morts de cette façon dans un naufrage.

Passons aux dispositions à prendre par les bâtimens qui sont appelés au bonheur de sauver leurs semblables, quand il fait grand vent. Dans le sinistre événement de *la Belle-Julie*, beaucoup d'hommes ont péri le long des bâtimens, où trente-cinq seulement ont trouvé leur salut, parce qu'ils ne pouvaient plus serrer les bouts de cordes qu'on leur envoyait pour les sauver. Il faut donc, pour obvier à cet inconvénient, que le bâtiment qui jette des bouts de cordes à des naufragés, attache à l'extrémité de chaque corde une bûche ; par ce moyen, la main du malheureux, qui peut à peine serrer, se trouvera arrêtée, et il peut même arriver qu'un homme se raccroche à la bûche

par l'avant-bras ou par la jambe repliée sur la cuisse : si l'on ne peut pas mettre la bûche, ce qui convient le mieux et ce qui est le plus facile à trouver, il faut au moins faire un nœud le plus gros que l'on pourra au bout de la corde, afin que le marin qui la tient résiste un instant, et que cela lui donne le tems de rattraper avec l'autre main. L'on remarquera que, quand on est placé sur un débris, l'expérience a appris que c'est toujours la plus mauvaise main qui saisit toujours la corde, parce que la bonne se cramponne à la planche, qui fait tout l'espoir du malheureux dont les mouvemens ne sont plus guidés que par une sorte d'instinct; d'après cela, on doit voir facilement que les précautions que j'indique sont de première nécessité.

Quand il fait grand vent et grosse mer, et que les naufragés sont sur des débris et dans l'eau, les canots sont de peu de secours pour sauver les hommes et en exposent d'autres; il faut alors que le capitaine sauveur se détermine de suite à aller mettre en panne parmi les malheureux, et les haler à bord le long de son navire : sans ce moyen, employé si habilement par MM. Jourdan, Alix et Gallien, qui ont arraché dans un semblable cas, à la fureur des flots, un nombre de trente-cinq hommes, il n'y en aurait eu de sauvés par les canots de leurs navires que huit à dix.

Si une des indications ci-dessus peut sauver un homme, mon but est rempli; je n'ai pas d'autres vues en le publiant dans cet ouvrage, d'après M. C.-D. Letourneur.

SECTION IV.

Suite des accidens de mer.

ÉCHOUEMENT.

On entend par échouement toutes les fois que le navire est porté ou poussé dans un endroit où il ne se trouve pas assez d'eau pour soutenir son poids, et qu'alors, touchant le fond, il est engravé et forcé de s'appuyer, sur le fond de la mer, d'un ou de l'autre de ses côtés.

On peut encore échouer, avec bris, sur une côte, ou parce qu'on s'y est jeté pour se sauver de l'ennemi, ou pour éviter un tout autre danger de mer, ou parce que la tempête ou les courans, par leur violence, y ont jeté le navire, ou encore par le défaut de connaissance des lieux.

On a vu, dans la section précédente, les obligations auxquelles le capitaine est soumis ; les mêmes formalités lui sont imposées dans le cas d'échouement.

Cependant, lorsqu'un capitaine ne se conforme pas aux règles qui lui sont prescrites, ou qu'il n'a pas pris un pilote-lamaneur, comme le réglement du 12 décembre 1806 l'y oblige, et qu'il se dirige du côté où l'on aperçoit des lumières trompeuses que des gens mal intentionnés placent souvent sur les grèves de la mer ou dans les lieux périlleux pour y attirer les voyageurs et y faire échouer les bâtimens, il commet une faute, de laquelle il est responsable, puisqu'elle ne retombe pas sur le prêteur à la grosse.

Après avoir défini le naufrage et dit qu'il est la destruction ou la submersion du navire, nous le distingue-

rons de l'échouement, puisque l'échouement, avec plus ou moins de dommage, n'est qu'une avarie.

Ainsi, si le navire n'est pas brisé et s'il reste en état d'être réparé et relevé, le capitaine doit le remettre à flots, afin de lui faire gagner un port voisin pour achever de le réparer et le mettre à même de pouvoir, sans danger, continuer sa route pour le lieu de sa destination.

Si l'échouement arrive avec bris, le capitaine doit veiller au recouvrement des bris du navire, ainsi que nous en parlerons au chapitre du *Sauvetage*.

Le capitaine, avant d'entreprendre le sauvetage, soit des débris du navire, soit du chargement, doit observer si les frais à faire pour les sauver ne sont pas plus dispendieux que l'abandon de ces objets, attendu que les assureurs, après le sauvetage, ont la faculté, s'il est onéreux, de faire le délaissement des objets retirés de la mer.

Mais, si le capitaine se trouvait dans un pays où les bois de construction manquent, et qu'il en fallût pour radouber le navire, il doit faire constater, par son rapport, et par celui d'experts choisis par le consul ou par le juge du lieu, du manque d'objets de première nécessité pour faire le radoub; ce qui a été jugé par le tribunal de commerce de Marseille, qui a décidé qu'il n'y avait pas besoin de sentence de juge pour constater le manque de fourniture; que le consulat suivi d'un rapport d'experts était suffisant. Ce jugement est à la date du 4 décembre 1820, rapporté dans le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tome 2, partie I, pages 15 à 24.

SECTION V.

Suite des accidens de mer.

FEU OU INCENDIE.

On doit considérer les incendies sous le rapport qu'ils peuvent avoir avec l'ordre public, et sous celui qu'ils ont avec les intérêts des particuliers entre eux; ils ont lieu, soit par malice, soit par négligence, soit par force majeure.

L'action qui résulte de l'incendie de la première espèce se poursuit criminellement, et, non-seulement les incendiaires sont tenus des pertes qu'ils occasionent, tant dans les lieux où il ont mis le feu que dans les propriétés qui environnent le lieu où le feu a été mis, mais ils sont encore punis de *mort* (434 du Code pénal).

Il faut, néanmoins, pour appliquer cette peine, qu'il soit clairement prouvé que l'incendie est arrivé par la malice ou par la méchanceté des incendiaires, parce que le dol ne se présume pas en ce cas.

Lorsqu'un incendie arrive par une force majeure, comme par une guerre, par le feu du ciel, ou de l'ennemi, ou par tout autre événement fortuit, personne n'en est garant.

Mais, quand l'incendie arrive par la faute grossière ou même légère de ceux qui habitent une maison ou un navire, ils sont tenus des dommages soufferts.

Targa, chap. 65, dit que le feu pris au navire n'est pas un accident présumé fatal, et qu'on doit attribuer à la faute de quelqu'un, toutes les fois qu'on ignore d'où il procède.

On attribue à la faute des mariniers la cause du feu, lorsqu'ils ne peuvent faire connaître de quelle manière il a pris; ainsi, le capitaine doit veiller à la sûreté de son navire, et surveiller si les mesures de précaution sont observées sur son bord, répondant de la faute de ceux qui sont sous sa garde et à ses gages (1384).

On a vu que le capitaine doit rendre compte, par un rapport, de tous les événemens de mer qui lui arrivent. Ainsi, si le capitaine se sauve avec les gens ou partie des gens de l'équipage du navire brûlé, il doit, dans son rapport, exposer la cause de l'incendie, puisque les assureurs ne répondent des objets incendiés qu'autant qu'il n'y a ni négligence, ni imprudence, ni incurie de la part du capitaine, c'est-à-dire, lorsque le feu a été la suite d'un cas fortuit ou de force majeure; et tant que la cause reste ignorée, elle est, par cela même, présumée, de plein droit, provenir de la faute ou de la négligence du capitaine; ou il faut que celui-ci justifie qu'il a été dans l'impuissance de prévoir, de prévenir et d'éviter les effets de l'événement qui a causé la perte. Ce qui a été jugé par arrêt de la cour royale de Metz, le 18 janvier 1816, rapporté par Sirey, tome 12, part. II, page 78, et par la cour royale d'Aix, le 10 décembre 1821; cet arrêt est rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tome 3, part. I, pag. 1 et suiv.

Mais, si personne ne survit, l'accident sera présumé être fatal, ou du moins n'être pas arrivé par la faute du capitaine ou des mariniers.

Cependant, si l'auteur principal de l'incendie était connu, le capitaine aurait son recours contre lui.

Nous avons précédemment vu que le capitaine est res-

ponsable des marchandises qu'on lui a confiées, et qu'il est, à l'égard des chargeurs, un véritable commissionnaire, et, par conséquent, tenu d'en remplir toutes les obligations.

Il doit donc, dans l'intérêt de sa cargaison, s'assurer, par les factures, si, dans les marchandises qu'il embarque, il ne s'en trouve pas qui soient susceptibles de s'enflammer, comme de briquet oxigéné, d'acide muriatique ou vitriolique, etc., afin de les faire placer de manière à pouvoir les soigner et veiller, en cas d'avarie ou de coulage de ces matières inflammables, à ce qu'elles n'incendient pas le reste des marchandises, et, en mettant le feu au navire, n'occasionent la perte de l'équipage (1).

Il a été jugé que le commissionnaire est responsable de l'incendie des marchandises, dont le transport lui a été confié, lorsque cet incendie a été occasioné par des matières inflammables chargées avec d'autres, et qu'il ne peut s'excuser en alléguant qu'il ignorait la nature des objets fournis, et qu'il y a faute de sa part de ne pas s'en être informé. (Arrêt de la cour royale de Paris, du 29 avril 1819, rapporté par Sirey, tome 20, partie II, page 249.)

Cet arrêt est conforme à la loi, puisque, d'après l'article 1784 du Code civil, les capitaines, comme voituriers d'eau, sont responsables de la perte ou avarie des choses qui leur sont confiées, et qu'ils répondent des fautes qu'ils commettent dans leur gestion, lorsqu'ils sont

---

(1) Précautions à prendre pour les éviter :

Il faut les isoler, les mettre à l'abri de tout choc, et que, d'autre part, on les emballe avec des matières absorbantes, pour qu'en cas d'éruption, elles rendent toute érosion impossible.

salariés pour ce fait (1992). C'est suivant ces principes que le capitaine est tenu de vérifier, à peine de responsabilité, si les effets, dont il entreprend le transport, sont de la qualité énoncée dans le connaissement; ce qui a été jugé par la cour de cassation, le 20 mai 1818; cet arrêt est rapporté par Sirey, tome 18, part. II, pag. 366 et suivantes.

C'est encore d'après cette jurisprudence que la cour de cassation a décidé que le commissionnaire répond du cas fortuit qui a lieu par un défaut de précaution de sa part. Son arrêt est du 21 juillet 1800 (2 *thermidor an* 8); rapporté par Sirey, tome 1, part. I, page 315.

Kuriche, quest. 29, et Loccenius, liv. 3, chap. 10, traitent la question de savoir s'il est permis de mettre le feu aux poudres et de périr pour ne pas tomber entre les mains de l'ennemi. Ils décident que le droit divin, le droit naturel et la droite raison s'opposent à un pareil délire, que les anciens avaient la faiblesse de considérer comme le comble de l'héroïsme.

Puffendorf, liv. 8, ch. 2, § 4, adopte cette doctrine.

Valin, sur l'article 36, titre *du Capitaine*, tome 1, page 464, dit : « Si une question de cette nature n'est » pas du ressort d'un jurisconsulte, on est du moins » édifié de lui voir soutenir la négative avec fermeté. La » raison est sans réplique, savoir : que la loi divine doit » l'emporter sur la loi humaine. »

Il est un autre cas qui peut se présenter, c'est celui où l'équipage a les moyens de se sauver dans la chaloupe ou sur la côte, en faisant échouer le navire. Dans ce cas, s'il ne peut, étant à terre, défendre la marchandise, il lui est permis, en morale, de mettre le feu au navire

pour empêcher l'ennemi d'en profiter; sa conduite, à cet égard, n'a rien de répréhensible.

Mais, s'il était en mer, et que son équipage pût se sauver, il doit calculer si un tel parti serait préférable à celui de se rendre, dans l'espoir de racheter le navire par billet de rançon, ou dans celui d'être repris par un autre navire de sa nation.

M. Pothier, n° 53, dit, à ce sujet : « Il est arrivé » quelquefois que des capitaines, ne pouvant plus dé- » fendre le navire, y ont mis le feu pour l'empêcher de » tomber entre les mains des ennemis; il n'est pas permis » d'en venir à cette extrémité, à moins que le capitaine » n'ait trouvé le moyen de faire sortir tout son monde » du navire avant que le feu y prît : on suppose que le » capitaine qui a pris cette précaution et fait brûler le » navire a eu un juste sujet de le brûler, puisque, s'il » n'avait pas été incendié, il n'aurait pas moins été perdu » par la prise. »

Les capitaines doivent donc consulter leur équipage pour agir selon le vœu de l'opinion émise, et ne pas prendre une détermination téméraire; il est quelquefois plus grand de savoir succomber avec fermeté et résignation que de surmonter les obstacles par témérité dans l'incertitude d'un véritable succès.

SECTION VI.

Suite des accidens de mer.

INNAVIGABILITÉ DU NAVIRE.

On entend par innavigabilité l'état tellement défectueux où se trouve un navire, qu'il ne peut plus tenir

la mer sans courir le risque d'être submergé, soit par vétusté, soit par bris ou autres accidens.

Nous avons vu, au paragraphe de *l'échouement*, l'obligation où était le capitaine de faire radouber le navire afin de pouvoir achever le voyage, si les frais ne sont pas plus élevés que le prix de la cargaison.

Mais, si le navire est tellement brisé qu'il en coûterait plus que ce qu'il vaut pour le faire réparer, le capitaine doit le faire déclarer par le consul ou par le juge local, et, en France, par le tribunal de commerce; à cet effet, il est d'usage dans le royaume de donner un curateur d'office aux intéressés absens, et de nommer des experts pour en faire la vérification (1). Sur le rapport, le juge investi prononce contradictoirement avec grande connaissance de cause.

Lorsque le juge a rendu son jugement, le capitaine doit de suite vendre les débris du navire, ou le navire lui-même, dans l'état où ils se trouvent.

Il doit, sous le plus bref délai, se procurer un autre navire pour faire transporter les marchandises au lieu de leur destination; et, là où il ne pourrait s'en procurer un, il doit en donner de suite avis pour que les assureurs puissent suivre la marchandise délaissée et sauvée du navire, et faire, par l'effet du délaissement, leurs diligences dans le délai prescrit par la loi. On voit que cette disposition est calculée pour que l'assureur puisse envoyer au lieu où la marchandise se trouve, et faire travailler avec facilité leur réexpédition. Dans tous les cas, il donne

---

(1) Cette nomination se fait conformément à la loi du 13 octobre 1791. Voyez section *de la visite des navires*, page 146.

avis de l'événement à l'armateur ou au propriétaire.

Si le capitaine se trouve dans un lieu où il ne puisse se procurer ni argent ni crédit, il doit faire prononcer, pour ce fait, l'innavigabilité, comme nous l'avons dit, ayant été jugé que, dans cette hypothèse, elle est considérée comme une fortune de mer qui a fait aborder le navire en un lieu où le capitaine s'est trouvé sans ressource. Telle est aussi l'opinion de Valin, article 46; Hanse teutonique, page 97; Pothier, n° 120; Emerigon, tome 1, page 594.

Mais, si les dégradations sont réparables, et qu'on trouve à emprunter convenablement, on pourra le faire à la grosse; à défaut, l'article 254 permet au capitaine de vendre ou de mettre en gage des agrès ou autres dépendances du navire, et même telles marchandises des chargeurs qu'il juge à propos, jusqu'à la concurrence des besoins, à la charge par lui d'en faire constater préalablement par une délibération des principaux de l'équipage.

Si, malgré la défense portée par l'article 237, le capitaine venait à vendre le navire, le propriétaire est fondé à le revendiquer et à le retirer des mains de l'acheteur, sans être obligé de rembourser ce dernier, attendu qu'il n'a pu acheter en bonne foi.

Les tribunaux ne sauraient trop être rigoureux à la stricte exécution de l'art. 237, qui est la sauve-garde de la propriété des armateurs contre les friponneries et la mauvaise foi de quelques capitaines. Heureusement qu'il en existe peu qui se livrent à des telles baratteries.

SECTION VII.

Suite des accidens de mer.

DE L'ABORDAGE, ET DE L'AVARIE QU'IL OCCASIONE.

On entend par abordage le choc de deux bâtimens qui heurtent l'un contre l'autre, soit en pleine mer, avec leurs voiles déployées, soit à l'ancre et amarrés. C'est un accident qui a ses règles particulières, parce que, différent des autres, il est commun aux deux navires. Le capitaine doit donc porter la plus grande attention à éviter l'abordage.

On en distingue de trois sortes :

1° Celui arrivé par la force majeure;

2° Celui dont l'auteur ne peut être connu;

3° Celui dont l'auteur est connu.

1° Celui de force majeure.

Il a lieu lorsque, à la suite d'une tempête, les vents ou les flots irrités font heurter un navire contre un autre, sans pouvoir prévenir l'événement, et que, de leur choc, il en résulte un dommage aux navires : dans ce cas, chacun supporte son dommage. (Consulat de la mer, ch. 197, E., 200; Kuriche, page 805.) Emérigon dit, tome 1, page 412, que « deux vaisseaux français étaient ancrés dans le port de Naples; l'un commandé par le capitaine Giomette, et l'autre par le capitaine Jean Bue, lequel fut brisé et fit naufrage; qu'une sentence fut rendue par le consulat, qui mit hors de cour le capitaine Giomette. » Cette sentence fut confirmée par l'arrêt du sénat de Naples, le 12 octobre 1627; rapportée par Roccus, resp. 36. (Code de commerce, article 407.)

Notre jurisprudence est la même. Autre arrêt rendu en 1727, par le parlement d'Aix, en faveur du capitaine Fluriol, qui avait prouvé que l'abordage était arrivé par événement fortuit.

L'amirauté de Marseille a aussi rendu, le 16 novembre 1753, une sentence par laquelle elle mit hors de cour et de procès le patron Roustan, dont le bateau, à la suite d'un grand coup de vent, avait abordé un navire et l'avait endommagé.

Mais si le navire se trouvait ancré et amarré, et que le capitaine, pour se sauver du danger, coupât les câbles d'un navire vers lequel il serait jeté, devrait-il un dommage? Il n'en devrait aucun, par la raison qu'il ne se serait pas exposé par sa faute, et qu'une telle nécessité est la plus impérieuse des lois. (Emérigon, tom. 1, p. 421; il fonde son opinion sur la loi 29, § 3, ff. *ad leg. aquil.* Jugemens d'Oleron, article 15; ordonnance de Wisbuy, article 27; Loccenius, liv. III, chap. 8, n° 12; Aize Luzac, sur Wolf, § 3, tome 1, page 12.)

2° Celui dont l'auteur ne peut être connu.

On entend par là ne pas reconnaître celui à qui la faute de l'abordage doit être imputée, puisque, quand l'abordage arrive, on est toujours près de celui qui vous aborde, et, quand on se plaint, rien n'est plus commun que de voir rejeter la faute sur celui qui réclame par son adversaire. Mais, par la difficulté de reconnaître de quel côté est la faute, et de juger même si elle est de nature à mériter que celui à qui on l'impute supporte le dommage en entier, on juge toujours que le dommage reçu de part et d'autre est avarie commune, et on règle les ommages

conformément à l'article 10, titre 7, livre 3, de l'ordonnance de 1681; c'est-à-dire, que les deux navires paient chacun moitié du dommage, et par portion égale, sans considérer leur valeur respective. On estime donc les dommages soufferts par l'un et l'autre navire, et on fait, du produit de cette estimation, une masse qu'on partage par égale part.

C'est aussi ce qu'approuve Grotius, au rapport de Loccenius, *de jure maritimo*, liv. 3, chap. 3, n° 11, folio 312. *Voyez* aussi les jugemens d'Oléron, article 14; l'ordonnance de Wisbuy, articles 26, 27, 50 et 70; et le droit anséatique, titre 10.

Stipamnus, partie IV, chap. 9, n° 45, et Kuriche, page 801, disent que le partage est ordonné par équité, et attendu la difficulté de la preuve. Nos nouveaux auteurs admettent aussi le partage à cause de la difficulté de la question. (Coquille, question 65, *in fine;* Fleury et Bretonnier, tom. 2, pag. 42; Boutaric, inst., pag. 278.)

Mais si, par suite de l'abordage, les marchandises ont souffert, l'avarie doit-elle être réglée, tant sur le navire que sur la marchandise? Nous ne le pensons pas; nous croyons, au contraire, que le dommage dont parle l'article ci-dessus cité, ne doit s'entendre que du dommage arrivé aux deux navires, abstraction faite des marchandises, c'est-à-dire, sans examiner si les marchandises de part et d'autre ont reçu des avaries ou non, puisque les avaries ne peuvent qu'être simples et particulières, uniquement à la charge des propriétaires de ces marchandises. (Emérig., tom. 1, pag. 418; Clairac, pag. 69, n° 8.)

Le droit anséatique, titre 10, article 4, excepte, en pareil cas, les marchandises de toute contribution.

Le capitaine, dans ce cas, représentant les armateurs, ne doit pas réclamer autre dommage que celui causé au navire par l'abordage. Il ne pourrait y avoir d'exception à cette règle que dans le cas où (afin d'éviter la perte des deux navires) le maître de l'un, à la clameur ou réquisition de l'équipage de l'autre, aurait coupé ses câbles pour se laisser aller au gré des vents, ou fait quelqu'autre manœuvre qui aurait été suivie de l'échouement du navire avec bris et naufrage. Ce serait alors qu'il y aurait lieu à la contribution, tant de la perte des navires que des marchandises de leur chargement; puisque le dommage arrivé au navire et à son chargement aurait eu pour cause une détermination prise pour le salut commun, (Casaregis, dis. 20, n° 12 *et seq.*)

Mais, si l'abordage de deux navires occasione, en même tems, du dommage à d'autres bâtimens, et que les maîtres de ceux-ci s'en plaignent, n'y ayant pas de faute de la part des capitaines des deux navires abordés, tout doit passer en avarie commune, qui est supportée par tous les navires endommagés, eu égard à leur nombre; ainsi, si les maîtres ne se plaignent pas du dommage qu'ils ont reçu par contre-coup, il n'y a que les deux navires abordés qui contribuent à l'avarie, sans pouvoir obliger les autres d'entrer en contribution avec eux; telle est l'opinion de M. Valin, sur l'art. 10, tit. 7, liv. 3.

3° Celui dont l'auteur est connu.

C'est connaître l'auteur de l'abordage, c'est-à-dire, le capitaine qui commande le navire qui a abordé et a causé le dommage ou avarie.

L'article 11, du titre 7, livre 3, dit que, quand l'a-

bordage est arrivé par la faute de l'un des capitaines, le dommage doit être réparé par celui qui l'a causé. C'est une règle de droit que le Code civil a énoncée par les articles 1382, 1383 et 1384; aussi, l'exception portée par l'article 11 précité est toute naturelle; cette décision est conforme au droit commun. (L. 29, § 2, 3, 4, ff. *ad leg. aquil.* Ordonnance de Wisbuy, articles 26, 50 et 70; droit anséatique, titre 10, articles 1 et 2; Kuriche et Loccenius, D. *Locis.*)

A plus forte raison, s'il paraît y avoir malice de la part de l'un des capitaines. Dans ce cas, il répond, non-seulement du dommage arrivé aux deux navires, mais encore aux effets de leur chargement, et comme, par l'art. 216 du Code de commerce, le propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine, il ne peut se défendre de la réparation de ce dommage, qu'en abandonnant son navire et le frêt.

On est reçu à prouver la malice par témoin, puisque l'abordage de cette nature est un *quasi-délit*; et, à cet égard, il y a des règles qui servent à déterminer, dans le doute, si l'abordage doit être considéré comme fortuit, ou peut être imputé à la faute de l'un des capitaines.

Nous allons faire connaître, d'après les auteurs, quelles sont ces règles :

1° Lorsque deux navires se présentent pour entrer dans un port qui est d'un difficile accès, le plus éloigné doit attendre que le plus proche soit entré et que le passage soit devenu libre. S'ils abordent, le dommage est imputé au dernier venu, tant qu'il ne prouvera pas qu'il n'y a aucune faute de sa part. C'est donc à ce dernier à faire la preuve, puisque, par le fait de la règle, il est dans son

tort, et que la présomption de la faute est de droit par le fait de son éloignement. (Consulat de la mer, ch. 197, E. 199; Targa, ch. 58, page 236.) Ce qui a été jugé par l'amirauté de Marseille, en faveur de David Juliard, le 17 juillet 1754.

2° En cas de concours de deux navires, le plus petit doit céder le pas au plus gros, si les circonstances du tems et du lieu ne s'y opposent pas. (Emérigon, tome 1, page 416; Targa, ch. 53, page 235.)

3° Le navire qui sort du port doit faire place à celui qui entre. (Targa, ch. 53, page 236.)

4° Celui qui sort est censé avoir abordé celui qui est sorti le premier : ce qui a été jugé par l'amirauté de Marseille, le 14 février 1750; voici l'espèce. Le bateau commandé par le patron Aubert était sorti du port de Marseille, quelques instans avant une tartane qui, en louvoyant, investit le bateau d'Aubert, qui louvoyait aussi, et qui fût submergé. Les gens de l'équipage s'accrochèrent à la tartane et s'y réfugièrent. Une enquête fut faite pour savoir qui était sorti le premier, ou du bateau ou de la tartane. Il résulta de cette enquête que c'était le bateau du patron Aubert, et qu'étant vers le fort il fut abordé par la tartane qui était partie après; les témoins respectifs parlaient de certains avis réciproques de prendre garde, mais cela n'arrêta pas les juges; ils crurent que celui *qui est derrière* doit prendre garde à celui qui est devant. Par suite de cette règle, le capitaine de la tartane fut condamné à payer la valeur du bateau.

Une autre sentence, du 22 mars 1751, condamna, d'après la même règle, le capitaine Arnaud au paiement de la tartane qu'il avait abordée, ainsi qu'au paiement de

tous les effets, marchandises et victuailles qui s'y trouvaient.

5° La présomption est contre le navire qui met à la voile pendant la nuit. C'est la disposition de l'article 5, titre *des Rades, ibid.* (Valin), qui détermine que lorsqu'un vaisseau voudra faire voile pendant la nuit, il sera tenu à réparer les désastres faits à ceux qui seront en même rade, le tout à peine de tous dépens, dommages-intérêts, et d'amende arbitraire.

6° Le navire qui navigue à voiles déployées est censé avoir, par la faute de son capitaine, abordé celui qui, étant à la cape ou amarré, ne peut se mettre à l'ancre, quand même l'équipage aurait été averti de lever l'ancre et de se déplacer, s'il en a été empêché par défaut de tems, par crainte de plus grand danger, ou tout autre motif légitime. Une sentence de l'amirauté de Marseille, du 27 août 1750, a condamné un capitaine suédois à payer au capitaine Villecrose, l'avarie par lui faite en courant sur lui à pleine voile, pendant qu'il était amarré. Telle est aussi l'opinion d'Emerigon, qui dit, tom. 1, pag. 415 : « Le vaisseau qui court à voile déployée doit en entier le dommage qu'il a causé à celui qui, étant à la cape, ne peut se mettre à l'écart. »

7° Celui qui est mal placé dans le port, ou qui ne gagne pas la distance prescrite, est réputé en faute.

Emerigon, tom. 1, pag. 416, dit : « Celui qui, dans un port, ne garde pas la distance prescrite, ou qui se place mal, doit payer le dommage qu'il cause.» (*Consulat de la mer*, chapitre 200; ordonnance de 1681, article 3, titre *des Rades;* article 4, titre *des Ports;* Valin, article 11, titre *des Avaries*, pag. 171.)

8° Le navire amarré, qui n'est pas destiné à ces effets, ou qui est mal amarré, ou dont les câbles sont insuffisans, ou qu'on laisse sans gardien, est également réputé en faute. L'opinion d'Emerigon, page 416, est que le vaisseau qui cause du dommage, pour avoir été mal amarré ou l'avoir été avec des câbles insuffisans, le supporte en entier. (*Consulat de la mer,* chapitres 198 et 200; droit anséatique, titre 10, article 4; Valin, article 11, titre *des Avaries,* pag. 170; et pour avoir été sans gardiens, *argum.* article 2, titre *des Ports.*)

9° Il en est de même du navire qui a laissé ses ancres sans gavitaux ou bouées servant de signes, pour en faire connaître la place, et prévenir le danger de s'en approcher. Emerigon dit, tom. 1, pag. 417, « que si un navire heurte contre des ancres laissées sans gavitaux, le dommage est imputé à celui qui les a laissées, » article 5, titre *des Ports; Consulat de la mer,* chapitre 245; ordonnance de Wisbuy, articles 28, 51; jugemens d'Oléron, article 15; *ibid.*, Clairac, pag. 70.

Nous concluons donc, qu'en cas d'abordage de navire, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui qui l'a éprouvé.

S'il y a du doute, dans le cas de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert. (*Voy.* pag. 291 et suiv.)

Enfin, si l'abordage a été fait par l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui en est la cause. Dans ces deux derniers cas, l'estimation du dommage est faite par experts.

Les experts sont nommés, en France, par le tribunal

de commerce; à l'étranger, par le consul; et, à défaut, par le juge du lieu.

Après avoir défini l'abordage, après en avoir classé les différentes sortes, après avoir appliqué à chaque espèce la disposition qui lui est propre, après avoir posé les exceptions, nous sommes obligés d'arriver à cette question : une demande en avarie, pour cause d'abordage, est-elle toujours recevable ?

Non, elle n'est point recevable, si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi un pour cent de la chose endommagée.

La cour de Rennes a jugé, le 17 juin 1811, qu'une demande en avarie ne peut être déclarée non-recevable, par cela seul que le capitaine n'a pas tenu de registre de bord, si, d'ailleurs, les avaries sont suffisamment constatées. Cet arrêt est rapporté par Sirey, tom. 13, part. 2, pag. 176.

Enfin, toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamations, sont dans le même cas.

Un arrêté du 21 juillet 1802 (2 *thermidor an* 10), fixe la manière de constater les avaries et la réduction des droits sur les marchandises avariées, ainsi que les articles 51 et suivans, de la loi du 21 avril 1818, qui a supprimé toute la partie de la loi du 8 floréal an 11, qui traitait des réductions des droits pour cause d'avarie, et l'a remplacée dans ce cas. *Voyez*, à cet égard, ce que nous avons dit à la section *des Marchandises avariées.*

Après avoir examiné si la demande en abordage, suivie d'avarie, est recevable quand le capitaine a pu agir, il nous reste à examiner dans quel délai elle doit être formée : à cet égard, l'article 436 veut, pour que les protestations ne soient pas nulles, qu'elles soient faites dans les vingt-quatre heures, et qu'elles soient suivies d'une demande en justice dans le mois de leur date.

On voit par-là que, si deux navires s'abordaient en mer, le délai de vingt-quatre heures ne pourrait courir que du moment de l'arrivée, et qu'il n'y a de délai fatal que celui qu'il a laissé passer quand il a pu agir. Ce qui a été jugé par un arrêt de la cour de cassation, en date du 24 juin 1804 (5 *messidor an* 13), qui porte : toute demande en indemnité, à raison d'abordage, doit être formée dans les vingt-quatre heures du dommage reçu, si l'accident arrive dans un port, une rade, ou autre lieu où le capitaine ait pu agir ; à cet égard, il n'y a pas à distinguer entre le cas où l'abordage a entraîné la perte entière du navire, et celui où il a causé un simple dommage ; cet arrêt est rapporté par Sirey, tom. 7, part. 2, pag. 761.

Sirey en rapporte un autre, tom. 16, part. 2, pag. 215, où il est dit, qu'en cas d'abordage, si le naufrage du navire s'en est suivi, le capitaine doit faire sa réclamation dans les vingt-quatre heures, lorsque l'accident est arrivé dans un lieu où il pouvait agir.

Ces arrêts ont donc jugé que le capitaine, lorsqu'il pouvait agir, devait faire son rapport dans les vingt-quatre heures. Mais la question est à décider quand et comment il a pu agir ; et si le moment où il a pu et dû agir, est celui où l'abordage est arrivé, ou celui où il a pu quitter

son bord, après avoir donné ses ordres pour réparer le sinistre occasioné par l'abordage.

Cette question intéressante a été présentée à juger au tribunal de commerce de Marseille ; nous allons en faire connaître les faits, pour qu'on puisse bien les apprécier.

Le 6 novembre 1818, une demande est formée par le sieur Bruniquel, contre divers capitaines, en réparation du dommage qu'il soutenait avoir été causé à un câble du navire *la Philippine*, par les navires de ces divers capitaines.

La réclamation fut faite le 6 novembre 1818, à une heure après midi.

L'abordage, et, par suite, le dommage, avaient *commencé* dans la nuit du 4 au 5 novembre. Le sieur Bruniquel soutenait qu'ils avaient continué jusqu'au 5, après une heure de relevée.

Les capitaines soutenaient que l'action du sieur Bruniquel était non-recevable, parce qu'elle n'avait pas été formée dans les vingt-quatre heures, conformément aux articles 435 et 436 du Code de commerce ; ils soutenaient encore que les vingt-quatre heures avaient commencé à courir au moment même de l'abordage ; et que, de l'aveu même du sieur Bruniquel, l'abordage ayant eu lieu dans la nuit du 4 au 5, il aurait dû protester dans la journée du 5, et, au plus tard, dans la matinée du 6.

Le sieur Bruniquel disait, au contraire, que les vingt-quatre heures ne devaient dater que du moment où l'abordage avait cessé, parce que ce n'était qu'alors qu'on pouvait reconnaître le dommage, et s'occuper d'une protestation ; et, comme les capitaines niaient que l'abordage eût continué jusqu'au 5 novembre, à une heure après

midi, tandis que le sieur Bruniquel offrait d'en faire la preuve;

Ce tribunal a considéré, que l'article 436 du Code de commerce, conforme, sur ce point, à l'ordonnance de 1681, déclare l'action, pour dommage causé par l'abordage, non-recevable, s'il n'y a pas eu de protestation dans les vingt-quatre heures; qu'il suit de là qu'il faut que le dommage existe, pour que la protestation soit nécessaire; qu'il est évident que toute réclamation serait aussi inutile qu'intempestive, tant que le dommage n'existe pas, et que ce n'est que lorsque le dommage a été reçu que l'on doit réclamer, parce que c'est alors que l'on a intérêt à le faire; que, s'il en était autrement, le capitaine d'un navire qui souffrirait pendant vingt-quatre heures par l'abordage et la présence continuelle d'un autre navire, serait dans le cas d'être obligé d'abandonner le navire qui souffre, pour aller s'occuper d'une protestation, lorsque la loi l'oblige d'être à son bord pour soigner le navire en danger; que c'est ainsi que ces principes ont toujours été entendus, et qu'ils sont expliqués par Valin, tom. 1, pag. 303 et 304, et par Emerigon, tom. 2, pag. 304; que, dès lors, s'il était reconnu, en point de fait, que le dommage dont se plaint le sieur Bruniquel, quoiqu'ayant *commencé* avant l'heure de midi du 5, a *continué* jusqu'après une heure : le sieur Bruniquel ayant protesté et réclamé le 6, à une heure après midi, aurait agi dans les vingt-quatre heures après le dommage, et que, par conséquent, la preuve subsidiaire par lui offerte doit être accueillie.

D'après ces motifs, ce tribunal a ordonné, avant dire droit sur le fond, et sans s'arrêter à la fin de non-rece-

voir proposée par les défendeurs, que le sieur Bruniquel était admis à prouver que le dommage dont il s'était plaint continuait encore le 5 novembre 1818 à une heure après midi, etc. Ce jugement est à la date du 9 novembre 1818, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 1, pag. 192, part. 2.

On voit, par cette décision, que la réclamation causée par l'abordage, dans un lieu où le capitaine a pu agir, ne doit pas être faite dans les vingt-quatre heures à compter du moment où le dommage a commencé, mais qu'il suffit que la réclamation soit faite dans les vingt-quatre heures qui ont suivi la cessation du dommage reçu. Ce qui est conforme à la justice et aux égards dus au malheur.

Mais si, pour éluder le dommage causé, celui qui en est l'auteur cherchait, par des promesses vaines et flatteuses, à laisser passer le délai de vingt-quatre heures pour former la demande, il conviendrait que le capitaine qui a reçu le dommage se fît faire une déclaration portant que, voulant terminer amiablement, on avait différé de faire donner assignation, et qu'on n'invoquerait pas la fin de non-recevoir portée par les articles 435 et 436, par l'effet de ce retard demandé par les défendeurs, puisque la preuve testimoniale des *pourparlers* ne pourrait pas avoir lieu, s'il n'y avait un commencement de preuve par écrit, qui équivaudrait, dans ce cas, à une cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire, qui interrompent la prescription, ainsi que s'en explique l'article 434.

On voit encore, dans le sens contraire, les motifs qui ne permettent pas de prolonger les délais : les accidens

maritimes étant si fréquens, qu'il pourrait arriver qu'un bâtiment, après avoir été abordé par un autre, souffrît, dans un espace de tems assez court, d'autres avaries dont le capitaine pourrait dissimuler la cause, pour les faire admettre comme suites ou effets directs de l'abordage.

CHAPITRE II.

Pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime.

L'ORDONNANCE de 1681 a été pendant long-tems l'unique loi, et restera toujours l'un des meilleurs guides de la France, pour les matières qui se rattachent à la navigation et au commerce maritime.

Cependant les siècles ayant leurs limites, les armateurs ayant fait des réclamations pour qu'une nouvelle loi protégeât mieux leurs intérêts contre la piraterie et la baratterie, Sa Majesté, dont les vues bienfaisantes se portent partout où elle peut améliorer la législation, en a donné une pour la sûreté et la navigation du commerce, qui remplit le vœu exprimé; elle est à la date du 10 avril 1825, et se divise en quatre parties, ainsi qu'il suit:

1° Du crime de piraterie.

2° Du crime de baratterie.

3° Poursuite et compétence.

4° Dispositions générales.

Nous allons, dans quatre sections, développer ce qu'on entend par piraterie, baratterie, et les poursuites à suivre, ainsi que les diverses dispositions pénales à appliquer à chaque cas.

SECTION PREMIÈRE.

De la Piraterie.

Avant de faire connaître les peines qui donnent lieu au crime de piraterie, il est essentiel de préciser les caractères de la piraterie. Elle existe,

1° Lorsqu'un navire ou bâtiment de mer navigue sans avoir été muni, pour le voyage, d'aucun papier ou document qui constate la légitimité de son expédition.

2° Lorsqu'un navire armé a dans ses papiers des commissions de guerre ou des lettres de marque délivrées par plusieurs états ou puissances.

3° Lorsque des actes de déprédation et de violence sont commis à main armée par un navire français contre des navires français, ou contre des navires ou bâtimens d'un état ou puissance avec lequel la France ne serait pas en guerre.

4° Lorsque, *hors l'état de guerre*, des violences et des déprédations sont commises à main armée, par un navire ou bâtiment de mer français.

5° Lorsque tout individu, français ou naturalisé français, prend, sans l'autorisation du Roi, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer *armé en course*.

7° Lorsque tout individu, français ou naturalisé français, qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du Roi, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer, armé, commet des actes d'hostilités envers des navires français, leurs équipages ou chargemens.

8° Lorsque tous individus faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, par fraude ou violence contre le capitaine, commandant ou patron, s'emparent dudit bâtiment.

9° Enfin, lorsque tous individus faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, se livrent à des pirates ou à l'ennemi.

Le crime de piraterie, ainsi défini, détermine comment ces crimes doivent être punis.

Par l'article 1er est puni comme pirate,

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer quelconque, armé et naviguant sans être ou avoir été muni pour le voyage, de passeport, rôle d'équipage, commissions ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition.

2° Tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer, armé ou porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou états différens.

Par l'article 2, doivent être poursuivis et jugés comme pirates,

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, lequel commettrait, à main armée, des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires français ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargemens de ces navires.

2° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer étranger, lequel, hors l'état de guerre, et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commettrait lesdits actes envers

des navires français, leurs équipages ou chargemens.

3° Le capitaine et les officiers de tout navire ou bâtiment de mer quelconque, qui auraient commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'état dont ils auraient commission.

L'article 3 veut qu'ils soient poursuivis et jugés comme pirates,

1° Tout français ou naturalisé français, qui, sans l'autorisation du Roi, prendrait commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer, armé en course.

2° Tout français et naturalisé français, qui ayant obtenu, même avec l'autorisation du Roi, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer, armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires français, leurs équipages ou chargemens.

Enfin, d'après l'article 4, doivent encore être poursuivis et jugés comme pirates,

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer, français, qui par fraude ou violence envers le capitaine commandant, s'emparerait dudit bâtiment.

2° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer, français, qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi.

Dans les cas prévus par le § 1er de l'article 1er de la loi précitée, les pirates sont punis, savoir : les commandans en chef et officiers, de la peine des travaux forcés à perpétuité, et les autres hommes de l'équipage, de celle des travaux forcés à tems.

Tout individu coupable du crime spécifié dans le § 2 du même article, est puni des travaux forcés à perpétuité.

Dans les cas prévus par les § 1 et 2 de l'article 2, s'il a été commis des déprédations et violences sans homicide ni blessures, les commandans, chefs et officiers sont punis de la peine de mort; et les autres hommes de l'équipage, des travaux forcés à perpétuité.

Et si ces déprédations ou violences ont été précédées, accompagnées ou suivies d'homicide ou de blessures, la peine de mort doit être indistinctement prononcée contre les officiers et les autres hommes de l'équipage.

Le crime spécifié dans le § 3 du même article est puni des travaux forcés à perpétuité.

La peine du crime prévu par le § 1er de l'article 3, est celle de la réclusion.

Dans les cas prévus par le § 1er de l'article 4, la peine est celle de mort contre les chefs et contre les officiers, et celle des travaux forcés à perpétuité, contre les autres hommes de l'équipage.

Et si le fait a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide ou de blessures, la peine de mort est indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage.

Le crime prévu par le § 2 du même article, est puni de la peine de mort.

Les complices des crimes spécifiés dans le § 2 de l'article 1er, le § 3 de l'article 2, le § 2 de l'article 3, et le § 2 de l'article 4, sont punis des mêmes peines que les auteurs principaux desdits crimes.

Les complices de tous autres crimes prévus par la loi

précitée, sont punis des mêmes peines que les hommes de l'équipage.

Le tout, suivant les règles déterminées par les articles 59, 60, 61, 62 et 63 du Code pénal, et sans préjudice, le cas échéant, de l'application des articles 265, 266, 267 et 268 dudit Code.

Le produit de la vente des navires et bâtimens de mer capturés pour cause de piraterie, est réparti conformément aux lois et réglemens sur les prises maritimes (1). Lorsque la prise aura été faite par des navires de commerce, les navires et leurs équipages sont, quant à l'attribution et à la répartition du produit, assimilés à des bâtimens pourvus de lettres de marque et à leurs équipages.

SECTION II.

Du crime de Baratterie.

Le crime de baratterie a été considéré par le législateur comme moins violent que la piraterie, mais ayant quelque chose de plus honteux dans ses moyens, de plus étendu et de plus nuisible dans ses effets.

La baratterie est non-seulement une sorte de vol domestique, mais presque une trahison de famille.

Il y a crime ou délit de baratterie,

1° Lorsque volontairement, et dans une intention frauduleuse, le capitaine, maître, patron ou pilote, fait périr

---

(1) Voir le volume *de la Juridiction des Consuls de France à l'étranger*, titre *des Prises*, pag. 278 et suivantes.

le navire ou autre bâtiment de commerce, dont le commandement lui est confié.

2° Lorsque le capitaine, maître ou patron, détourne frauduleusement, à son profit, soit le navire, soit le navire et sa cargaison, qui lui avaient été confiés.

3° Lorsque volontairement, et dans l'intention de commettre ou de couvrir une fraude au préjudice des propriétaires, armateurs, chargeurs, facteurs, assureurs et autres intéressés, le capitaine, maître ou patron jette à la mer ou détruit, sans nécessité, tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets de bord, fait fausse route, sans qu'il puisse justifier des causes de force majeure, et par conséquent avec l'intention évidente de changer de destination ;

Ou donne lieu, toujours avec l'intention de commettre ou de couvrir quelque fraude, soit à la confiscation de son navire, soit à la confiscation de tout ou partie de son chargement.

Tous ces faits, tous ces actes sont reconnus par les armateurs, les assureurs et les marins de tous les pays, comme des actes et des fraudes de baratterie.

Voyons comment tous ces crimes et délits de baratterie sont punis par la loi précitée et par ses articles 11, 12, 13, 14 et 15.

Tout capitaine, maître, patron ou pilote, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce, qui volontairement, et dans une intention frauduleuse, le fait périr par des moyens quelconques, est puni de la peine de mort (11).

Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce, qui

par fraude, détourne à son profit le navire ou bâtiment, est puni des travaux forcés à perpétuité (12).

Tout capitaine, maître ou patron qui, volontairement, et dans l'intention de commettre ou de couvrir une fraude au préjudice des propriétaires, armateurs, chargeurs, facteurs, assureurs et autres intéressés,

Jette à la mer, ou détruit sans nécessité, tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets de bord,

Ou fait fausse route,

Ou donne lieu, soit à la confiscation du bâtiment, soit à celle de tout ou partie de la cargaison,

Est puni des travaux forcés à tems (13).

Tout capitaine, maître ou patron qui, avec une intention frauduleuse,

Se rend coupable d'un ou de plusieurs des faits énoncés en l'article 236 du Code de commerce,

On vend, hors les cas prévus par l'article 237 du même Code, le navire à lui confié,

Ou fait des déchargemens en contravention à l'article 248.

Est puni de la réclusion (14).

L'article 386, § 4, du Code pénal, est applicable aux vols commis à bord de tout navire ou bâtiment de mer, par les capitaines, patrons, subrécargues, gens de l'équipage et passagers.

L'article 387 du même Code, est aussi applicable aux altérations de vivres et marchandises commises à bord par les mêmes personnes.

Telles sont les peines portées contre les crimes de baratterie.

SECTION III.

Poursuite et Compétence.

La loi, en attribuant la poursuite et le jugement des pirates aux tribunaux maritimes, a pensé que cette attribution résultait de la nature même des choses, soit parce que les crimes de piraterie ne pourraient pas, sans de graves inconvéniens, être soumis au jugement par jurés, soit parce qu'il y aurait danger plus grave encore à les faire juger par un conseil de guerre à bord du vaisseau capteur, soit enfin parce que les tribunaux maritimes, déjà investis d'attributions analogues et même plus étendues, sont, de toutes les autorités judiciaires reconnues par nos lois, celle qui est le plus naturellement appelée à être investie d'une semblable attribution.

S'il s'agit d'actes d'hostilités, de déprédations maritimes, en un mot, de crimes commis sur mer et à main armée.

Pour distinguer la nature de ces crimes, pour apprécier les excuses, pour reconnaître ce qui est juste, et tenir dans un exact équilibre les intérêts de la société et ceux de l'humanité, il faut des connaissances acquises, il faut une habitude constante, une expérience consommée de tout ce qui concerne la navigation et le commerce maritime.

Or, il est évident que ces garanties ne se trouveraient pas dans la composition du jury ordinaire.

L'établissement d'un jury spécial aurait pu diminuer ces inconvéniens, mais ne les aurait pas fait disparaître tout à fait; il eût fallu d'ailleurs une législation toute entière pour déterminer la composition de ce jury spé-

cial ; il eût fallu toujours ne lui attribuer que le jugement du fait, investir une cour ou un tribunal quelconque du droit de poursuivre et d'appliquer la loi, et par conséquent créer des attributions relativement à un crime, dont, nous l'espérons, la punition ne sera pas très-fréquente.

Tandis qu'en recourant au réglement du 12 novembre 1806, on trouve les élémens d'un véritable jury spécial existant dans l'organisation des tribunaux maritimes.

Ces tribunaux sont composés de huit juges y compris le président, d'un commissaire rapporteur et d'un greffier.

Le président est un des contre-amiraux présens dans le port, ou, à défaut, l'officier le plus élevé en grade et le plus ancien. Les juges sont deux capitaines de vaisseau, deux commissaires de marine, un ingénieur de marine et deux juges du tribunal de première instance de l'arrondissement.

Les uns et les autres ne peuvent être appelés arbitrairement; ils doivent juger à tour de rôle, et par rang d'ancienneté, chacun dans la classe d'où il est tiré.

Le commissaire rapporteur est nommé par Sa Majesté; les conditions de son éligibilité sont les mêmes que celles qui sont exigées pour les procureurs du Roi. Ses fonctions sont permanentes comme celles des autres officiers du ministère public.

Enfin, le tribunal maritime est dissous dès qu'il a prononcé sur le crime ou délit pour le jugement duquel il a été convoqué.

Une nouvelle accusation à juger donne lieu à une nouvelle composition du tribunal.

Telle est l'autorité judiciaire à laquelle, depuis 1816,

a été attribuée la connaissance, non-seulement des délits relatifs au service maritime, commis en rade par les équipages des bâtimens en armement, mais de tous les crimes et délits commis dans les ports, et relatifs, soit à leur police ou sûreté, soit au service maritime, *encore que les auteurs, fauteurs ou complices, ne soient pas gens de guerre ou attachés au service de la marine.*

Or si, dans certains cas, ces tribunaux ont le pouvoir de juger les simples citoyens, non marins, à plus forte raison est-il sans inconvénient de leur attribuer le jugement des prévenus du crime de piraterie.

Quant à l'instruction et au mode de jugement, le réglement du 12 novembre 1806 a tout prévu avec une grande sagesse. Ainsi, instruction écrite, analogue à celle qui se fait devant les tribunaux, débat et interrogatoire public, assistance de l'accusé par un défenseur, jugement à la pluralité des voix et en cas de partage, décision conforme à l'avis le plus doux; enfin, faculté attribuée, tant au commissaire rapporteur qu'aux condamnés, de provoquer la révision dans le cas de la violation des formes prescrites ou des fausses applications des lois pénales; telles sont les bases que la nouvelle loi a fixées et que nous allons préciser.

Lorsque des bâtimens de mer ont été capturés pour cause de piraterie, la mise en jugement des prévenus est suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la validité de la prise. Cette suspension n'empêche ni les poursuites ni l'instruction de la procédure criminelle.

S'il y a capture de navire ou arrestation de personnes, les prévenus de piraterie sont jugés par le tribunal ma-

ritime du chef lieu de l'arrondissement maritime dans les ports duquel ils auront été amenés.

Dans tous les autres cas, les prévenus sont jugés par le tribunal maritime de Toulon, si le crime a été commis dans le détroit de Gibraltar, la mer Méditerranée ou les autres mers du Levant, et par le tribunal de Brest, lorsque le crime a été commis sur les autres mers.

Toutefois, lorsqu'un tribunal maritime a été régulièrement saisi du jugement de l'un des prévenus, ce tribunal juge tous les autres prévenus du même crime, à quelque époque qu'ils soient découverts, et dans quelque lieu qu'ils soient arrêtés.

Sont exceptés des dispositions des trois précédens paragraphes les prévenus du crime spécifié au paragraphe 1[er] de l'article 3 de la loi, lesquels sont jugés suivant les formes et par les tribunaux ordinaires (17).

Il est procédé à l'instruction et au jugement conformément à ce qui est prescrit par le réglement du 12 novembre 1806, ainsi que nous l'avons indiqué.

Néanmoins, si, pour quelque cause que ce soit, des témoins ne peuvent être produits aux débats, il y sera suppléé par la lecture des procès-verbaux, et de toutes autres pièces qui sont jugées par le tribunal maritime, être de nature à éclaircir la vérité (18).

Les complices des crimes de piraterie, spécifiés à la première section de ce chapitre, sont jugés par les tribunaux maritimes, ainsi qu'il est prescrit par les deux articles précédens.

Sont exceptés et sont jugés par les tribunaux ordinaires les prévenus de complicité, français ou naturalisés fran-

çais, autres néanmoins que ceux qui ont aidé ou assisté les coupables dans le fait même de la consommation du crime.

Et, dans les cas où des poursuites sont exercées simultanément contre les prévenus de complicité compris dans l'exception ci-dessus, et contre les auteurs principaux, le procès et les parties sont renvoyés devant les tribunaux ordinaires (19).

Les individus prévenus des crimes ou de complicité des crimes, spécifiés à la section II *de la Baratterie*, sont poursuivis et jugés suivant les formes et par les tribunaux ordinaires (20).

SECTION IV.

Dispositions générales.

Les lois et réglemens auxquels il n'a point été dérogé par la loi précitée, notamment ceux relatifs à la navigation, aux armemens en course et aux prises maritimes, continuent d'être exécutés en ce qui n'est pas contraire à la susdite loi.

CHAPITRE III.

Du jet et de ses accessoires.

Il est des cas où, étant en mer, on est contraint d'y jeter des effets pour rendre le bâtiment moins lourd, ou pour se dégager des bas-fonds, où pour les éviter en tempête, ou pour obtenir une marche plus rapide et courir devant un ennemi qui pourrait se rendre maître du navire, s'il parvenait à l'atteindre : c'est ce qu'on nomme jet.

Les formalités prescrites au capitaine, pour légitimer le jet, sont de la plus haute importance, puisque, à défaut de les avoir observées, il serait responsable des marchandises.

Nous allons donc les faire connaître pour l'instruction des capitaines.

Si, par suite de la tempête ou par la chasse de l'ennemi, le capitaine se croit obligé, pour le salut du navire, de jeter en mer une partie de son chargement, de couper ses mâts ou d'abandonner ses ancres, il prend l'avis des intéressés au chargement qui se trouvent dans le vaisseau, et des principaux de l'équipage. A cet effet, il en compose un conseil et met en délibération les motifs du jet.

En cas de partage d'opinions ou d'avis, celui du capitaine et de l'équipage doit prévaloir sur celui des chargeurs, quand même ceux-ci seraient en plus grand nombre, tant parce qu'ils peuvent être aveuglés sur le danger par l'intérêt personnel, que parce que le capitaine, ainsi que son équipage, sont censés avoir plus d'expérience, et connaître mieux le navire. Il appartient cependant au capitaine de prendre telle détermination qu'il croit convenable, et il n'appartient qu'aux tribunaux de juger des motifs qui lui ont fait prendre ses résolutions.

A la suite de cette délibération, qui doit être faite sans retard ni longues observations, et sur l'avis des gens de l'équipage, les marchandises que le capitaine a reconnu être chargées sans connaissement doivent être jetées les premières, ensuite celles chargées sur le tillac, puis les ustensiles les moins nécessaires, soit au navire, soit aux passagers; les choses les moins utiles, les plus pesantes

et de moindre prix, et ensuite les marchandises du premier pont, au choix du capitaine, c'est-à-dire, d'après sa prudence.

Une fois ce jet effectué, le capitaine doit rédiger par écrit la délibération, aussitôt qu'il en a la faculté. Cette délibération doit exprimer les motifs qui ont déterminé le jet, les objets jetés ou endommagés; elle doit aussi présenter la signature des délibérans, ou les motifs de leur refus de signer; ainsi arrêtée et signée, elle est transcrite sur le registre de bord par le capitaine, puisqu'elle doit servir à mettre sa responsabilité à couvert.

On distingue deux sortes de jet : *le jet régulier* et *le jet irrégulier*. Le premier est celui qui est arrêté par la délibération et fait avec autant de réflexion que le moment le permet.

Le second est celui où, dans le mouvement produit par une tempête, on commande une mesure avec précipitation nécessitée par l'éminence du péril qui force à jeter ce que l'on trouve sous la main, dans l'impossibilité où l'on est de se conformer à toutes les règles que la première espèce ordonne.

Dès que le navire aborde dans un port, à la suite de l'événement, le capitaine doit, dans les vingt-quatre heures, affirmer les faits contenus dans la délibération transcrite sur le registre. Cette affirmation est vérifiée, en France, par le tribunal de commerce; en pays étranger, devant le consul de France, et, à son défaut, devant l'officier du lieu. Je pense, nonobstant que la loi n'indique pas de remettre cet extrait, que cette affirmation doit être accompagnée d'une expédition de la délibération, afin que l'on puisse vérifier, avec connaissance de

cause, la sincérité de la déclaration que le capitaine a faite.

Pour ce qui concerne les dommages soufferts par le navire en s'abordant, pour l'avantage commun, afin de faciliter le jet, ou en rompant des mâts, des câbles, ou en déchirant des voiles, il y a lieu de passer en compte ces sortes d'avaries, et de les régler par contribution.

Dans tous les cas où le code permet le jet et le sauvetage, le capitaine et l'équipage sont privilégiés sur la marchandise ou le prix en provenant, pour le montant de la contribution. Ce privilége est de toute justice, et le capitaine peut retenir les marchandises jusqu'à ce que la contribution ait été payée ou qu'il lui ait été donné sûreté suffisante ; mais il n'use guère de ce droit ; il s'en rapporte ordinairement à la bonne foi des chargeurs, puisque le commerce se fait généralement de confiance.

En cas de jet des coffres, il faut que ceux à qui ils appartiennent exhibent les effets qui sont dedans, sans quoi ils ne pourraient demander la contribution que pour la valeur de ce qui paraîtra à l'extérieur ; comme le code ni l'ordonnance de 1681 n'ont rien prescrit à cet égard, il faut remonter à la source de cet usage, que l'on trouve consigné dans Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 7, n° 4, fol. 205, et cap. 8, n° 6, fol. 217. Art. 41 et 43 de l'ordonnance de Wisbuy ; *Idem* Vinnius, *in peckium, ad legem Rodiam*, fol. 222. Casaregis, dis. 46, n°s 49 et 56, et Van-Leeven, sur Weytsen, n° 85.

CHAPITRE IV.

Soins que le capitaine doit donner au sauvetage (1).

On a vu, par les divers paragraphes que nous avons parcourus, l'obligation où est le capitaine de faire retirer de l'eau tout ce qui peut être vendu ou sauvé au profit, soit de l'armateur, soit des chargeurs et assureurs, afin d'en partager le prix ainsi qu'il est réglé par la loi.

Dans ces circonstances, le capitaine, après avoir fait son rapport, doit veiller au recouvrement des débris du navire et du chargement; ce qu'on nomme sauvetage: et, s'il est obligé, par l'insuffisance de son équipage, de payer les frais de cette opération, il peut emprunter et affecter à la dette les effets ou débris sauvés, avec d'autant plus de raison que les frais de sauvetage sont privilégiés, et qu'ils sont remboursés au capitaine sur son affirmation, et jusqu'à la concurrence de la valeur des effets sauvés.

Le capitaine, après avoir fait son rapport, doit donner avis du naufrage à l'administration de la marine, à quelque distance que le naufrage ait eu lieu du port dont il dépend; et, jusqu'à son arrivée, les syndics des gens de mer donneront les premiers ordres, et requerront, en cas de besoin, l'assistance des autorités locales pour empêcher le pillage.

A défaut des armateurs, des propriétaires, subrécargues ou correspondans, sur l'avis donné, l'officier en chef

(1) Voir notre *Traité de la Juridiction des Consuls*, chapitre XXI, des *Naufrages et Sauvetages*, page 119.

d'administration de la marine, et, en son absence, celui qui le remplace dans l'ordre du service, est chargé du sauvetage et de tout ce qui concerne les naufrages, quelle que soit la qualité du navire.

Telle est la disposition de l'arrêté du 7 mai 1809 (17 *floréal an* 9).

Les employés des douanes ont droit d'assister au sauvetage, et, lorsqu'ils y assistent pour aider à sauver, il leur est dû une indemnité; arrêté du 10 mai 1804 (20 *floréal an* 13).

Cette indemnité a été accordée aux préposés de brigade, comme aux gendarmes de marine, et fixée par décision du ministre de la marine, du 12 février 1810, à 1 fr. 50 c. par journée, lorsque leurs soins sont jugés utiles pour la conservation des intérêts des naufragés. Au surplus, pour tout ce qui a trait aux douanes, voir la loi précitée.

Quant à ce qui concerne la surveillance des marchandises sauvées des naufrages, la loi du 22 août 1791, titre 7, a fixé l'obligation des douanes; nous y renvoyons nos lecteurs.

Cependant, lorsque les marchandises sont au cas d'être vendues pour payer les frais de sauvetage, le capitaine, avant d'en poursuivre la vente, doit signifier, au plus prochain bureau du lieu du naufrage, le jour de cette vente, avec fixation d'un délai suffisant pour qu'ils puissent y assister et veiller à ce que les adjudicataires des marchandises observent les formalités prescrites pour les déclarations, visites et acquits des droits (art. 4, tit. 7, de la loi du 22 août 1791).

Sont communes aux marchandises naufragées les dis-

positions qui règlent le paiement des droits sur les marchandises avariées (art. 5 de la loi précitée). Cette réduction s'opère en conformité des articles 51 et suivans de la loi du 21 avril 1818; ainsi, il faut y recourir.

Le sauvetage intéressant l'ordre public, les cousuls de France, à l'étranger, sont obligés de faire ce que les administrations de France font. Le réglement du 3 mai 1781 charge les consuls de veiller à cette opération.

L'article 43 du titre 3 porte que si les effets ou agrès des bâtimens naufragés ne suffisent pas pour subvenir aux dépenses, nourritures et autres choses indispensables pour la conservation des équipages, ou si tout est entièrement perdu, le consul y pourvoira et dressera un tableau qu'il enverra au secrétaire d'état ayant le département de la marine, et peut, en même tems, tirer des lettres de change, pour le montant desdites dépenses, sur le trésorier général de la marine (1).

Lorsque le sinistre du naufrage est arrivé, et que les marchandises formant le chargement sont sauvées par des tiers requis, il est d'usage de leur accorder une indemnité; c'est cette indemnité qui est réglée selon les cas. Cependant, l'article 27 du titre 9, liv. 4, dit : Si les effets naufragés ont été trouvés en pleine mer, ou tirés de son fond, la troisième partie en sera délivrée en nature ou en deniers à ceux qui les auront sauvés.

Cet article a été plus d'une fois le sujet de discussion pour le cas où il est dû indemnité ou le tiers.

Il y a donc une distinction à faire, et cette distinction

(1) Voyez notre vol. *de la Juridiction des Consuls de France à l'étranger.*

a été faite par les auteurs. Ils distinguent, pour régler ce droit, les objets trouvés près de la côte, de ceux trouvés en pleine mer.

Alors, si, en allant au secours d'un navire qui vient de naufrager, on tire de la mer des marchandises près de la côte, quoiqu'elles aient été sauvées en pleine mer ou dans un fond, il n'est dû qu'une indemnité progressive au danger couru et à la peine prise, et non le tiers de leur valeur, soit en espèces, soit en deniers, par la raison qu'étant à la proximité de la côte, ceux appelés pour faire le sauvetage pouvaient le faire un peu plus tard.

La cour royale de Poitiers, qui a eu cette question à juger, a décidé que l'article 27, titre 9, livre 4, de l'ordonnance de la marine, qui accorde le tiers des effets naufragés à ceux qui les ont sauvés, ne s'applique qu'aux effets trouvés en pleine mer, ou tirés de son fond; mais nullement aux effets sauvés d'un navire à la proximité de la côte où il a échoué. Son arrêt est à la date du 21 juillet 1802 (2 *thermidor an* 10); rapporté par Sirey, tom. 2, part. II, page 199.

On a vu, dans le commencement de ce paragraphe, que le capitaine pouvait emprunter pour avoir les fonds nécessaires pour opérer le sauvetage et retirer les bris du navire et les marchandises. Dans ce cas, quels sont les priviléges du bailleur de fonds? L'article 2102, § 3, du Code civil, dit que ce sont ceux pour la conservation de la chose; mais on demande : Peut-il étendre ses dispositions sur les créances que le maître du navire a lui-même, à raison du sauvetage, contre les propriétaires des marchandises sauvées? Nous ne le pensons pas. Nous croyons, au contraire, qu'en cas d'échouement d'un na-

vire, le privilége de celui qui a fourni au maître du navire des fonds pour le sauvetage, est restreint aux marchandises même qui ont été sauvées. Ce qui a été jugé par la cour de Poitiers, le 17 juin 1809; cet arrêt est rapporté par Sirey, tome 14, part. II, page 145.

CHAPITRE V.

Des frais extraordinaires pendant la traversée.

On a vu précédemment la possibilité qu'un navire prolonge son voyage, par force majeure, plus qu'il n'était naturel de le présumer.

Il reste à faire connaître les cas où le capitaine s'est volontairement, et non par la force du vent ou de la tempête, écarté de sa route, ou est entré dans un port dans l'intention de réparer un dommage souffert pour le salut commun, ou s'est réfugié sous les canons d'une citadelle, afin d'éviter les périls dont le navire est menacé. Dans ces deux cas, les dépenses extraordinaires de cette prolongation de voyage ou de séjour forcé sont des avaries communes.

Les dépenses de nourriture et les salaires des gens de mer, pendant ce relâche forcé, ne sont pas toujours mis sans distinction dans la classe de dépense extraordinaire.

Par exemple, lorsque l'affrétement est fait au voyage, l'affréteur ayant calculé les événemens et les prolongations qui pouvaient survenir en mer, cette dépense est à la charge du navire, étant une avarie simple.

Mais, si l'affrétement est au mois, comme nous l'avons

déjà vu, l'affréteur ne doit point de frêt pendant la détention du navire; il est naturel que l'affréteur ne paie pas seul les salaires et les dépenses de l'équipage; elles sont donc réglées comme avaries communes en exécution des articles 300 et 400 du code.

Les § 7 et suivans du Code civil prévoient le cas où le capitaine est contraint d'entrer dans un havre, une rivière, autre que le lieu de destination, et qu'il est obligé de décharger ou d'alléger le navire de tout ou partie de la cargaison, et de remettre ensuite le navire à flot, et ils ordonnent que ces frais extraordinaires, pour la conservation du navire et des marchandises, soient considérés comme avaries communes.

Au reste, on s'aperçoit qu'il n'en serait pas de même si on entrait dans le port de la destination, puisqu'on ne pourrait voir que des frais ordinaires et qui se règlent presque toujours par les conditions portées par la charte-partie.

Cependant, si un navire était pris et que le capitaine crût convenable, dans l'intérêt des armateurs et des chargeurs, de contester la légitimité de la capture, et par le fait d'un mandataire fidèle, de séjourner et faire des dépenses pour obtenir la main-levée du navire; ces frais, la nourriture et les salaires de l'équipage, pendant ce tems, sont avaries communes, de même que dans les cas de séjour forcé que nous avons indiqués.

Ainsi, quoique les droits divers de lamanage, de touage, de congé, de droit de visite, de rapport, de tonnes, de balises, d'ancrage, de feu, de bassin, avant-bassin et de quarantaine soient une dette des armateurs payable par le capitaine, et ceux des douanes une dette

du chargeur, s'ils étaient réclamés, lors de l'entrée dans un port étranger, par l'effet des circonstances ci-dessus indiquées, la dépense serait réputée avarie commune.

CHAPITRE VI.

Faculté qu'a le capitaine de pourvoir aux besoins du navire en route.

Nous avons vu qu'en cas de fortune de mer le capitaine a la faculté de relâcher dans un port, afin de faire réparer son navire, s'il a souffert, et tant qu'il n'a pas été déclaré innavigable : ainsi donc, si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub ou d'achat de vivres, le capitaine a droit d'emprunter sur le corps et quille du bâtiment, ou de mettre en gage ou de vendre des marchandises, jusqu'à concurrence de la somme que les besoins exigent. Ces besoins sont constatés par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage. Sur cette pièce, le capitaine se fait autoriser, en France, par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix ; à l'étranger, par le consul français, ou, à défaut, par le magistrat du lieu.

Le capitaine doit suivre les gradations marquées par la loi (article 234) (1) : d'abord, chercher à emprunter à la grosse, à un intérêt raisonnable et dans l'usage de la place, s'il ne trouvait pas à engager les marchandises ; sinon, les vendre aux meilleurs prix et conditions.

Il y a des auteurs qui prétendent que le prêteur à la

(1) Voyez l'arrêt de la cour de cassation, du 16 juillet, rapporté à la fin de la section : *Par qui peut être souscrit un emprunt à la grosse, et qui en est responsable ?*

grosse, pour pouvoir prêter valablement, doit se faire représenter la délibération de l'équipage, homologuée par les autorités compétentes; à défaut, et en cas de contestation du prêt de la part de l'armateur, il doit *s'imputer* d'avoir prêté légèrement. Nous pensons le contraire, c'est-à-dire, que le capitaine qui emprunte, étant le mandataire de l'armateur, peut faire l'emprunt sans exhiber les actes que l'article 234 exige, pour être autorisé à faire l'emprunt. Que ces formalités ne sont requises que du capitaine à l'armateur, et non pour le tiers qui donne ses fonds de confiance; l'article ne portant pas la peine de nullité : ce qui a été jugé par la cour de cassation, en réformant un arrêt de la cour de Rouen, du 28 novembre 1818. Cette réformation est consignée dans Sirey, tom. 22, part. I, page 64.

La cour royale d'Aix, par son arrêt du 18 décembre 1818, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 2, part. II, page 299, a aussi décidé que les formalités établies par l'article 234 du Code de commerce, ne le sont pas dans l'intérêt du capitaine et de l'*armateur;* que cet article, ni aucun autre, n'attachent à leur omission la peine de nullité du contrat à la grosse, ou même de la perte de l'affectation du navire et de son frêt, et que la question de savoir si, sans cette formalité, le prêteur à la grosse est ou n'est pas privilégié, ne peut s'élever *qu'entre les créanciers venant en concours.*

Ainsi, lorsque celui-ci a prêté, il a, pour sûreté de son remboursement, un privilége spécial sur le navire, qui passe incontinent après celui des matelots pour leurs salaires.

Si le capitaine n'a pu emprunter ni mettre en gage les

marchandises, il lui est permis de les vendre; mais il doit commencer d'abord par celles de la cargaison, avant de toucher aux effets des marchands chargeurs, puisque cette vente se fait pour les besoins du navire, auxquels l'armateur doit pourvoir; et, là où il ne pourrait pas emprunter, engager, ou vendre les marchandises, il peut emprunter sur l'équipement du navire, ce qui comprend les agrès et apparaux. On doit présumer que l'on ne peut se défaire des apparaux, qui sont des objets de première nécessité, qu'autant qu'il y a impossibilité de faire autrement, et pour un besoin urgent.

Dès lors, si un capitaine avait emprunté ou vendu sans nécessité ou au-delà du besoin, s'il avait passé dans les comptes des avaries ou des dépenses supposées, il en est responsable envers l'armement, et il est personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu (1); il lui est même enjoint, avant son départ d'un port étranger ou des colonies françaises, pour revenir en France, d'envoyer à ses armateurs, ou à ses fondés de pouvoirs, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de la cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs; et cela est juste, car il faut le mettre à même de vérifier les emprunts et de se préparer les moyens de remboursement, afin de connaître la vérité de ce que la charte-partie renferme pour le montant du frêt.

Quand les marchandises ont été mises en gage ou vendues pour le besoin de l'armement, l'armateur est tenu

(1) Voyez le chap. *de la Sûreté de la Navigation*, sect. II et III.

d'en faire compte à ceux à qui elles appartiennent, comme s'ils avaient donné l'argent à l'avance, les rembourser sur le prix de la valeur de celles qui lui ont resté, ou rendre pareilles marchandises de même qualité, d'après ce qu'elles ont été vendues au lieu de la décharge, si le navire est arrivé en bon port.

Le frêt est dû et retenu sur ce prix avec une juste raison, puisque les marchandises sont censées arrivées avec le bâtiment, et vendues au lieu de leur destination. Mais si le navire se perd, le capitaine doit tenir compte des marchandises sur le pied qu'il les a vendues, en retenant également le frêt porté aux connaissemens.

FIN DE LA SECONDE PARTIE.

TROISIÈME PARTIE.

DES OBLIGATIONS QU'ONT A REMPLIR LES MARINS A LEUR ARRIVÉE.

TITRE PREMIER.

DES DROITS ET DEVOIRS DU CAPITAINE A L'ARRIVÉE.

CHAPITRE PREMIER.

Entrée dans un port.

LORSQU'UN navire entre dans un port ou autre lieu pour y débarquer sa cargaison ou y relâcher, le capitaine doit se conformer, pour le placement de son navire, à ce que lui prescrit le capitaine du port, d'après les règlemens généraux ou particuliers ; il doit aussi prendre toutes les précautions qui peuvent prévenir les abordages, incendies ou tous autres accidens. L'ordonnance de 1681, au livre 4, donne les règles à suivre. Comme la différence des tems et des lieux en ont dicté d'autres dans certaines portions du royaume, il est impossible de les faire connaître. Nous nous bornerons, au chapitre *des Capitaines de port*, de donner connaissance de celui établi à Marseille, où on a prévu, à peu près, tous les cas, et qui, à défaut d'autres, peut servir d'élément à ce que l'on doit faire ailleurs.

L'article 242 du code oblige le capitaine, lorsqu'il est arrivé dans un port ou rade, et après avoir fait la décla-

ration à la santé, que sa libre entrée est accordée, qu'il a pris les ordres du chef du port pour amarrer son bâtiment et jeter son ancre pour opérer son déchargement, de se présenter, s'il est en France, au greffe du tribunal de commerce, dans les vingt-quatre heures; et là, soit par lui, soit par un courtier-interprète des navires, en présence du président de ce tribunal, après lui avoir représenté son congé ou passeport, de faire viser son registre de bord, ordonné par l'article 224 du code, de faire son rapport.

Le rapport doit énoncer le lieu et le tems de son départ, la route qu'il a tenue, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage. Il est signé par le capitaine, et vérifié par le président qui, ordinairement, interroge les gens de l'équipage. Mais, s'il y a des passagers à bord, ils doivent être entendus de préférence : ce rapport est déposé au greffe du tribunal de commerce.

La loi ordonne que, lorsque le navire aborde dans un lieu où il n'y a pas de tribunal de commerce, le juge de paix doit remplir les fonctions attribuées au président du tribunal de commerce, et envoyer, à celui qui est le plus voisin, le rapport d'usage, pour qu'il le fasse déposer au greffe. En pays étranger, c'est le consul de France, ou, à défaut, le magistrat du lieu qui délivre un certificat constatant l'époque de l'arrivée et celle du départ, ainsi que l'état et la nature du chargement. Ce ne sont pas seulement les navires français qui sont assujétis à la formalité du rapport; ceux étrangers y sont obligés de même. Il importe, en effet, qu'aucun navire n'entre dans un port qu'on ne connaisse sa nation, d'où il vient, s'il

est en règle, ce qui lui est arrivé dans la route, les risques qu'il a courus, ce qu'il a vu ou appris; en un mot, toutes les circonstances de son voyage qui méritent d'être apprises. Cela est un droit des nations, et s'observe par tous les peuples. Cette règle se trouve aussi dans l'ancienne législation.

Il y a deux sortes de rapports que l'on appelle grands et petits. Les grands rapports sont ceux des voyages de long cours et ceux de cabotage où il est arrivé quelque chose de remarquable ou des avaries extraordinaires.

Les petits rapports sont ceux où il n'est question que de déclarer le lieu et le tems du départ, le port et le chargement du navire, la route tenue et le jour de l'arrivée.

Le capitaine doit aussi faire la déclaration des naissances et décès arrivés sur son bord pendant le voyage, suivant la mention qu'il a dû en faire, ainsi que nous l'avons précédemment fait connaître, et déposer les expéditions des actes qui en ont été dressés.

Il doit remettre au bureau des classes les hardes et effets que les défunts ont pu laisser; et s'il les a vendus, il en versera le montant au caissier des invalides de la marine, comme nous l'avons précédemment dit; le tout en exécution de l'art. 21 du réglement du 17 juillet 1816.

Ces hardes, ou leur montant, sont rendues, par les soins du commissaire des classes, aux familles des marins décédés; et, si nul héritier ne se présente, elles sont vendues au profit de la caisse des invalides de la marine.

Le capitaine, avant d'avoir fait son rapport, ne peut débarquer aucune espèce de marchandises, à moins de péril éminent, sans s'exposer à des poursuites criminelles

et à l'application des peines prononcées par l'article 408 du code pénal de 1810.

Le rapport, quoique fait juridiquement et vérifié par témoins, ne fait pas foi jusqu'à inscription de faux; on peut faire preuve contraire contre les faits argués de faux ou mensongers, en entendant les autres gens de l'équipage non entendus lors de la vérification, soit aussi par des procès-verbaux d'un autre capitaine, ou de la combinaison de certaines circonstances avérées qui démontrent la fausseté des faits contenus au rapport.

Outre ce premier rapport, l'article 5, titre 2, de la loi du 22 août 1791, oblige les capitaines de navire, dans le même délai déjà exprimé, de donner la déclaration de leur chargement au bureau de la douane; elle y demeure, et est transcrite sur un registre à cet effet destiné et signé d'eux, à peine de 500 francs d'amende.

Cette déclaration est ordonnée quand même le navire serait sur son lest.

Pour régler tous les points indécis, et fixer toutes les conséquences de l'article 80 du Code de commerce, qui régit la condition des courtiers royaux, *voyez* ce que nous disons à la section *des Courtiers*.

Une délibération administrative porte que les manifestes présentés par les capitaines, soit étrangers, soit français venant de l'étranger, qui ne seraient pas revêtus du timbre français, devront être transcrits sur du papier portant ce timbre, et que les originaux doivent être joints à cette traduction.

Quant aux navires français naviguant de port en port, les connaissemens et chartes-parties qui sont les pièces

des négocians, ne peuvent, soit qu'ils soient timbrés ou non, dispenser les capitaines de les présenter timbrés. (Circulaire du 18 mars 1817.)

Par une lettre du 4 mars 1818, le ministre des finances a décidé que les obligations prescrites aux capitaines, à l'arrivée dans un port, sur le rapport à la douane et au greffe du tribunal de commerce, ne sont ni contradictoires ni exclusives, par cela qu'elles peuvent être légalement et simultanément remplies en faisant les rapports par duplicata ; ainsi, une copie doit en être remise à la douane, et l'autre au tribunal de commerce, où, toutefois, les pièces originales, lorsqu'il en existe, doivent être annexées au rapport, et sont aussi déposées, mais à la charge, par le greffier, d'en délivrer des expéditions au besoin.

Le ministre a, en outre, fait observer que la douane doit rappeler cette obligation au capitaine, ainsi que celle qui lui est imposée de se présenter au greffe du tribunal de commerce, dans les vingt-quatre heures. (Circulaire du 5 mars 1808.)

Ces dispositions ont été confirmées par une circulaire du ministre de la justice, adressée le 20 avril 1808 aux procureurs généraux.

Par une autre décision ministérielle du 1er juin 1808, il a été prescrit que là où il n'existe ni tribunal de commerce, ni justice de paix, le rapport primitif aux douanes peut suffire.

On trouve dans le cours de cet ouvrage, que, pour que le capitaine pût emprunter pendant le voyage, il fallait, suivant l'article 234 du Code de Commerce, qu'il constatât le besoin du navire par un procès-verbal, et

qu'il se fît autoriser par les juges des lieux, pour prévenir les fausses dépenses qu'il pourrait faire.

Cette disposition a été insérée assurément, pour empêcher les substitutions de marchandises, les antidates de factures, de contrats à la grosse, etc., c'est pourquoi l'article 234 a enjoint au capitaine, avant son départ d'un port étranger ou des colonies françaises, pour revenir en France, d'envoyer à ses armateurs, ou aux fondés de pouvoirs de ceux-ci, un compte signé de lui, constatant l'état de sa cargaison, le prix des marchandises de son chargement, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs.

L'obligation à laquelle est soumis le capitaine d'envoyer à son armateur un compte signé avant son départ pour revenir en France, le met dans la juste nécessité d'appuyer chaque article de son compte de pièces justificatives. Ces pièces doivent être envoyées par copies certifiées conformes, en ayant le soin de garder les originaux, crainte qu'elles ne s'égarent.

Par ce moyen, le capitaine met sa responsabilité à couvert, et il constate sa bonne conduite, en écartant de la pensée de ses commettans toute idée de prévarication ou de fraude. Ici l'on voit que, sans la production desdites pièces, les armateurs pourraient lui dénier les articles non justifiés. D'ordinaire, le capitaine étant porteur d'instructions particulières rédigées par l'armateur avant le départ, doit se conformer en tout point à ce qui lui a été enjoint.

Cependant, il ne doit pas moins suivre ce qui lui est prescrit par l'article 234 précité, qui doit être par lui

exécuté, indépendamment de ses ordres et instructions particulières.

Si le capitaine, par la faculté qu'il a d'emprunter à la grosse, opère un emprunt, il est essentiel qu'il envoie à son armateur copie certifiée du contrat, pour que celui-ci puisse faire honneur aux conditions à l'époque des paiemens, et s'il le désire, faire assurer le navire pour le montant de la somme empruntée, afin de se mettre à couvert de tout risque.

Si ce n'était pas le capitaine qui fît la cargaison de retour, mais bien un commissionnaire, dans ce cas il doit avoir le soin de prendre un double certificat de la facture générale de la cargaison, pour la représenter à son arrivée à l'armateur. Dans cette hypothèse, le capitaine n'ayant que la conduite du navire, n'est pas tenu de rédiger l'état voulu par l'article 235 précité, attendu que c'est le commissionnaire chargé de l'achat, qui doit faire tout ce que le capitaine est obligé de faire à l'égard de l'armateur.

Le capitaine doit encore, à son arrivée au port de destination, remettre les marchandises aux commissionnaires ou consignataires qui lui sont indiqués.

Cette remise doit être faite au quai, d'après les délais fixés par la convention, à défaut, par l'usage des lieux, s'il n'en est empêché par des causes imprévues et surtout absolument indépendantes de sa volonté.

Ceux-ci doivent lui en donner une décharge, à peine de tous dépens, dommages et intérêts, même de ceux de retardement ; cette précaution est sage, puisque, le capitaine étant engagé par écrit, il est juste de lui donner aussi une décharge écrite.

Nous avons dit que c'est au quai que se fait la remise des marchandises. Cela est vrai, soit que le navire soit à quai, ou que ces marchandises y soient apportées par des barques ou alléges, parce que la règle est que les effets des marchands-chargeurs doivent être rendus à quai.

Cette remise doit être faite par le capitaine sans pouvoir élever des questions sur la propriété des choses ou sur le droit de celui qui est indiqué dans le connaissement, quand même il apprendrait, au moment de son arrivée à la destination, que l'expéditeur est en faillite. — Il a été jugé par la cour d'appel de Paris, que le consignataire de marchandises, autorisé à les vendre, n'est pas un simple créancier nanti; si donc l'expéditeur vient à faillir, le consignataire, pour recouvrer ses avances, ne peut, par l'événement de la faillite, être troublé dans le droit de faire la vente des marchandises consignées; et, s'il est porté obstacle à la vente, c'est au tribunal du domicile du consignataire qu'il appartient d'en connaître, et non à celui de l'ouverture de la faillite. Cet arrêt est à la date du 8 mai 1811, rapporté par Sirey, tom. 2, part. 2, pag. 372.

On voit, par cette décision, que très-évidemment le consignataire nanti d'un gage de ses avances, doit le conserver, et qu'il n'appartient à qui que ce soit de le dépouiller, avant d'avoir fait juger qu'il n'a rien fourni; ainsi, un capitaine se compromettrait, en ne remettant pas de suite les marchandises à leurs adresses respectives. Le seul cas où il puisse les faire saisir, est celui où il ne serait pas payé de son frêt. A cet égard, nous avons indiqué à la page 49 la manière d'agir : il faut donc y recourir, et se conformer à ce que nous avons dit.

Mais il peut arriver que l'on ait négocié le connaissement par un endossement, et que le porteur ne réclame pas de suite les marchandises. Dans ce cas, si l'expéditeur vient à les réclamer, il doit représenter tous les originaux; sans cela, le capitaine a droit de les lui refuser, puisqu'il est responsable, envers celui qui est le porteur légitime d'un exemplaire du connaissement, et attendu que les connaissemens et endossemens prouvent la propriété des marchandises chargées, non-seulement entre le capitaine et les chargeurs, mais encore à l'égard des tiers. Il en est des connaissemens et des endossemens dans le commerce maritime, comme des lettres de voiture, des lettres de change, billets à ordre et endossemens y apposés dans le commerce de terre, ce qui a été jugé par arrêt de la cour royale d'Aix, le 25 août 1809. Cet arrêt est rapporté par Sirey, tome 14, partie 2, page 201. Au reste, cette jurisprudence n'est pas nouvelle; la cour de cassation a décidé, le 13 juillet 1819, que la négociation des connaissemens, par la voie de l'endossement, était permise sous l'empire des ordonnances de 1675 et 1681, comme elle l'est depuis par la législation nouvelle; l'article 281 n'est pas en cela introductif d'un droit nouveau. Cet arrêt est rapporté par Sirey, tom. 20, part. 1, pag. 3.

Mais si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le paiement de son frêt, et faire ordonner, en cas qu'elle produise une plus forte somme, le dépôt du surplus, et, s'il y a insuffisance de marchandises pour le couvrir, il conserve son recours contre le chargeur.

La procédure usitée en pareil cas autorise le capitaine

à faire citer la personne qui est indiquée par le connaissement, aux fins de se voir condamner à retirer ces marchandises dans le délai qui lui est prescrit; en paiement du frêt, et s'il ne les retire pas alors, il est permis au capitaine de faire vendre les marchandises jusqu'à concurrence de son frêt et de ses frais, et de déposer le surplus dans les magasins de tel négociant qui est indiqué, aux risques de qui il appartient.

Sur cette assignation, le défendeur déclare les causes de son refus; si elles ne portent que sur ce qu'il n'entend pas approuver l'envoi de l'affréteur, ayant des raisons de ne pas le recevoir pour son compte, le capitaine est autorisé sans difficulté à la vente et au dépôt.

Mais, si le refus a pour cause le mauvais état des marchandises, et que le défendeur soutienne que c'est par le fait du capitaine qu'elles sont avariées, on ordonne, avant dire droit, qu'elles seront vues et visitées par experts; ce qui nécessite une instruction, et suspend, par conséquent l'adjudication des conclusions du capitaine, qui ne manque pas alors de protester de faire supporter au défendeur les frais de retardement et de séjour, ainsi que les dommages-intérêts, s'il réussit en définitive.

Il est convenable qu'il donne avis aux affréteurs de la difficulté qu'il a éprouvée, ainsi que de toute autre cause qui l'empêcherait de faire la remise.

Le capitaine est tenu de représenter tous les objets portés au connaissement, et s'il les représente avariés, il en doit la valeur au prix du lieu de la décharge, à moins qu'il ne justifie que la perte ou l'avarie est le fait d'une force majeure, ou qu'il les a engagés, vendus ou consommés pour le besoin du navire, et, dans cette hy-

pothèse, les affréteurs n'ont de droits qu'envers l'armateur.

Mais, s'il y a diversité d'énonciation entre les connaissemens, celui qui est entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur ou de celle de son commissionnaire; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire doit être suivi, s'il est rempli de la main du capitaine. Cependant, s'il se trouvait opposition entre deux connaissemens, l'un produit par le capitaine, rempli de la main de l'affréteur, l'autre représenté par l'affréteur, écrit de la main du capitaine, les tribunaux ne peuvent donner la préférence à aucun, mais il doit déférer le serment à celles des parties qu'il présumerait, par les renseignemens et les circonstances, avoir donné sa signature par erreur, à une énonciation qui lui serait préjudiciable.

Au surplus, toute action de l'affréteur en délivrance des marchandises est prescrite un an après l'arrivée du navire, sauf le cas où il y aurait cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire, et une demande en réparation d'avaries, que l'affréteur prétendrait être arrivées à ses marchandises, ne serait plus admise, si elle avait été reçue sans protestation. On doit suivre, à cet égard, ce que nous avons dit au chapitre 7, page 87, *des Engagemens et loyers des matelots.*

Quand les marchandises sont mises à terre, et que le capitaine, comme nous avons vu, a rendu celles qui n'auraient point été jetées pour le salut commun, il doit, s'il y en a dans ce dernier cas, et qu'elles donnent lieu à la contribution, la faire régler, ainsi que nous le ferons connaître après le chapitre qui suit.

CHAPITRE II.

De la clause *sans approuver* ou *que dit être*, mentionnée dans le connaissement.

Nous venons de voir que le capitaine n'est tenu de rendre ce qui lui a été confié qu'en bon état extérieur, à moins qu'il ne conste, par le connaissement et par les circonstances, qu'il connaissait les qualités et les poids mentionnés, qu'il les a vérifiés, et entend en répondre; ou que, de toute manière, il ne soit prouvé que l'avarie cachée doit lui être attribuée. C'est pour ces raisons que les capitaines sont dans l'usage de mentionner, dans les connaissemens, la clause *que dit être*, pour indiquer qu'ils n'ont pas vérifié l'intérieur du contenu, et ne veulent pas être garans de ce qu'ils n'ont pas vu. (Targa, *cap.* 31, n° 4; Casaregis, disc. 10, n° 5.)

Au moyen de cette clause : *sans approuver* ou *que dit être*, le capitaine n'est point garant du poids ou de la mesure. (*Consulat de la mer*, chapitre 266.) Emerigon cite deux sentences qui ont jugé 1° qu'un patron qui avait signé une police d'une balle de poivre pesant *tant*, avec la clause *que dit être*, ne répondait pas du manque de poids; 2° un capitaine a été déchargé d'un manque de blé, attendu ladite clause.

Cette même clause dispense le capitaine de répondre de la qualité intérieure. Une barrique énoncée comme remplie de *noix muscades* se trouva pleine de vieille féraille; sentence rendue en 1751, qui déchargea le capitaine.

A ce premier cas il en existe un autre sur lequel on ne

saurait trop prendre de précautions. Ordinairement on indique vaguement dans le connaissement que c'est de l'indigo, du carret, du sucre terré ou brut, du coton, de la toile, que l'on doit rendre dans *tant* de ballots, futailles ou caisses, et sous la marque où elles ont été chargées. Mais rien n'indique la qualité spécifique, intérieure et non apparente que l'indigo est cuivré ou bleu, sec et bien conditionné; que les toiles sont de telle ou telle espèce, et que dans telles caisses sont des marchandises de telles qualités. Par conséquent, le connaissement n'engage qu'à rendre telle ou telle marchandise sans obliger à donner la qualité que l'on dit avoir été embarquée, à moins qu'il n'y eût preuve que les barriques ont été défoncées, que les ballots ont été ouverts sans nécessité, ainsi que nous l'avons dit à la section *de la Conservation de la marchandise*, ou de quelqu'autre prévarication de la part du capitaine ou des gens de l'équipage. Dans ce dernier cas, le chargeur doit être admis au serment en plaid. (Targa, *cap.* 31, n° 5; Straccha, *de nantis.* part. 5, § 5; Casaregis, disc. 23).

Au reste, sous prétexte de la clause *que dit être*, le capitaine ne peut pas empêcher qu'on ne prouve la fraude dont on l'accuse. (Targa, *cap.* 31, n° 5.)

Une question bien intéressante a été jugée par le tribunal de Marseille, qui a décidé que, quand un connaissement a été signé avec la clause *que dit être*, le capitaine est déchargé de toute responsabilité, à raison de la quantité de la marchandise, malgré qu'il ait rendu les colis dans un état d'altération extérieure, si, d'ailleurs, il n'est pas prouvé que le déficit provient d'une soustraction commise à bord.

Voici l'espèce : le capitaine Treillard charge à Nantes, sur le navire *la Coralie*, cinq colis guinées bleues, à la consignation des sieurs Testar et Guérin l'aîné et compagnie, de Marseille ; il signe les connaissemens avec la clause *que dit être*, ne connaissant ni le poids ni la qualité.

Arrivé à Marseille, le capitaine Treillard consigne les colis guinées aux sieurs Testar et Guérin l'aîné et compagnie.

Ceux-ci s'aperçoivent que deux de ces colis avaient un vide ; que l'emballage extérieur avait été refait en partie, et que les cordes de plombs avaient été coupées et renouées.

Un expert est nommé pour faire la vérification.

Il résulte de son rapport qu'effectivement l'emballage extérieur des deux colis avait été décousu et mal recousu ; que les cordes avaient été coupées et renouées, et qu'on avait enlevé de ces colis diverses pièces de guinée valant 450 fr.

La douane, de son côté, fait vérifier les colis, et reconnaît tout ce que l'expert avait constaté.

Attaqués en paiement du nolis, les sieurs Testar et Guérin l'aîné et comp. demandent reconventionnellement que le capitaine Treillard soit condamné au paiement de la somme de 540 fr., sous la déduction du nolis, ensemble aux dommages-intérêts résultant des poursuites que pourrait faire la douane de Nantes sur la représentation de l'acquit à caution non déchargé.

Le capitaine soutient qu'il ne peut être responsable du déficit dont se plaignent les sieurs Testar et Guérin l'aîné et comp., attendu que la clause *que dit être* portée au connaissement le met à l'abri de toute recherche à cet égard.

A l'appui de son système, il cite plusieurs jugemens du tribunal, notamment celui rendu à l'occasion d'un *estagnon* qui, d'après le connaissement, devait contenir de l'essence, et qui, à la consignation, fut trouvé rempli d'eau de la mer.

Le défenseur des sieurs Testar et Guérin l'aîné et comp. combattait ce système par le fait et par le droit.

En fait, disait-il, au moment où les colis furent embarqués à Nantes sur le navire du capitaine Treillard, ils sortaient de l'entrepôt du prohibé; ils avaient été reconnus par la douane en parfait état de conditionnement, et les plombs sains et entiers.

De plus, les connaissemens signés par le capitaine mentionnaient qu'il était porteur de l'acquit à caution, et cet acquit à caution relatait l'état de bon conditionnement des colis et des plombs, au moment de l'embarquement.

En droit, le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge sur le pied des connaissemens.

La clause *que dit être* le met à l'abri de toute recherche; quant au déficit ou à la quantité de la marchandise, lorsqu'il en rend les colis sains et entiers, et bien conditionnés, ou bien lorsque, ne les rendant pas tels, il indique et prouve la cause de leur altération.

Voilà pourquoi, lorsqu'il ouvre, par exemple, les colis sans nécessité, il est responsable des déficits qui s'y trouvent, nonobstant la clause *que dit être*.

S'il rend les colis non altérés extérieurement et tels, conséquemment, qu'il les a reçus, il n'est pas tenu du manque de poids ni du défaut de qualité; mais s'il rend les colis altérés extérieurement et indiquant qu'ils ont

été ouverts, il est tenu dès-lors de garantir le déficit, s'il ne prouve point que l'altération ne procède point de son fait, et qu'il y a eu nécessité d'ouvrir les colis.

L'exemple de l'estagnon d'essence arrivé plein d'eau de la mer n'est point applicable; l'estagnon n'avait pas été détérioré extérieurement, et ne paraissait pas avoir été ouvert; s'il eût été ouvert sans nécessité, le capitaine eût été tenu de la qualité.

Ces principes sont la sauve-garde du commerce, disait, en finissant, le défenseur des sieurs Testar et Guérin l'aîné et comp., la clause *que dit être* donne assez de latitude à la fraude et à la mauvaise foi, pour qu'on doive s'empresser de la restreindre en ses justes bornes. L'extension qui lui serait donnée, dans la cause actuelle, serait effrayante pour le commerce, car tous les vols possibles pourraient, à la faveur de cette clause, être commis avec sécurité et avec la certitude de l'impunité, par les capitaines ou leur équipage. A la suite de ces divers raisonnemens, le tribunal a considéré que le connaissement des balles de guinée dont il s'agissait, et qui formait le titre des sieurs Testar et Guérin l'aîné et comp., n'a été signé par le capitaine Treillard, qu'avec la clause *que dit être*, ne connaissant ni le poids ni la qualité.

Qu'en l'état de cette clause, pour que les sieurs Testar et Guérin l'aîné et comp. fussent fondés à rendre le capitaine responsable du déficit qui a été reconnu par l'expert sur les deux balles dont il s'agit, il faudrait qu'ils prouvassent que le déficit est le résultat d'une soustraction qui aurait été commise à bord; preuve qui, dans l'hypothèse, n'a point été faite. C'est par suite de ces motifs que le tribunal, sans s'arrêter aux fins reconventionnelles

des sieurs Testar et Guérin l'aîné et comp., dont il les a déboutés, condamne ceux-ci au paiement, en faveur du capitaine Treillard, de la somme de 44 fr., montant du nolis à lui dû, avec intérêts de droit, contrainte par corps et dépens. Ce jugement est à la date du 19 février 1820.

Il a encore été décidé par le même tribunal que la fin de non-recevoir, établie par l'article 435 du Code de commerce contre l'action pour dommages arrivés à la marchandise, est applicable au cas où le consignataire se plaint d'un *déficit* ou *manque* dans les caisses qui lui ont été consignées;

Qu'elle est même applicable au cas où le consignataire, après avoir reçu la marchandise sans protester, a néanmoins fait signifier une protestation dans les vingt-quatre heures de la réception.

Enfin, lorsque le connaissement a été signé avec la clause *que dit être*, et que le consignataire a reçu les marchandises, et n'a protesté qu'après la réception, mais, dans les vingt-quatre heures de la réception, ce consignataire est non-recevable à se plaindre d'un déficit existant dans les caisses consignées. Ce jugement est à la date du 10 décembre 1821, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 3, part. I, pag. 200.

Une autre question naît de celle-ci, c'est celle de savoir si, lorsque le navire est chargé sans l'assistance ou la présence du capitaine, on peut le contraindre à signer le connaissement sans la clause *que dit être*.

Pothier, *Contrats maritimes*, n° 17, dit « que les affréteurs ne peuvent s'opposer à la clause *que dit être*, et exiger une signature pure et simple, à moins qu'ils n'offrent

de vérifier, à leurs frais, le poids, qualité ou mesure, en présence du maître.

Ce qui a été ainsi jugé par sentence de l'amirauté de Marseille, le 11 décembre 1753; Valin, tom. 1, pag. 634, sur l'article 2, livre III, titre 2, des connaissemens.

Par suite du principe qu'on ne peut l'obliger à insérer la clause, le capitaine commis pour faire l'achat et le chargement, ne saurait se prévaloir de la clause *que dit être,* et l'insérer dans l'acte qu'il dresse lui-même. Il doit connaître ce qu'il fait et rendre un compte exact de sa gestion. Ce qui a été jugé diverses fois par l'amirauté de Marseille. (Emerigon, tome 1, page 329.)

TITRE DEUXIÈME.

DES AVARIES ET CONTRAT A LA GROSSE.

CHAPITRE PREMIER.

Des avaries qui donnent lieu à contribution.

NOUS avons vu, dans le cours de cet ouvrage, les avaries qui peuvent arriver à un navire; il nous reste à faire connaître, dans cette section, celles qui donnent lieu à contribution, et qui sont celles qui ont pour but et pour résultat de sauver les autres objets qui courent le même danger. La loi les a rangées en huit classes :

1° Les choses données par composition et à titre de rachat de navire et des marchandises aux corsaires, pirates ou ennemis;

2° Celles qui sont jetées à la mer;

3° Les câbles ou mâts rompus ou coupés;

4° Les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun;

5° Les dommages occasionés par le jet aux marchandises restées dans le navire;

6° Les pansemens et nourriture des matelots blessés en défendant le navire, les loyers et nourriture des matelots pendant la détention; quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété au mois;

7° Les frais du déchargement pour alléger le navire et

entrer dans un havre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi;

8° Les frais faits pour remettre à flot le navire échoué dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise.

Les arrêts ont aussi admis d'autres cas comme avaries devant contribuer.

Par exemple, sont réputés avaries les frais de séjour et les dépenses faites pour obtenir la rélaxation d'une prise; ce qui a été jugé par la cour d'appel de Rouen, le 23 novembre 1801 (2 *frimaire an* 10); rapporté par Sirey, tom. 7, part. II, pag. 799; ainsi que celles éprouvées par un navire que le capitaine a fait échouer pour se soustraire aux poursuites de l'ennemi; arrêt de la cour de Poitiers, le 21 juillet 1802 (2 *thermidor an* 10), rapporté par Sirey, tom. 2, part. II, page 224.

SECTION PREMIÈRE.

Dans quel cas il y a lieu à contribution.

NOUS venons de voir, dans la section précédente, quelles sont les avaries qui donnent lieu à contribution, il nous reste à examiner les cas où il y a lieu à contribution.

L'article 423 porte : Si le jet ne sauve le navire, il n'y a lieu à aucune contribution; ainsi, les marchandises sauvées ne sont point tenues du paiement ni du dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées.

On voit, par la disposition de cet article, que, pour qu'il y ait lieu à contribuer, il faut que le jet ait été

fait pour le salut commun; telle était la loi romaine. L. 4, § 10, ff. *de leg. Rhod.*

Par la même raison, si le jet a eu lieu pour échapper à un corsaire, pirate ou autre ennemi, et que, malgré cette précaution, le navire ait été pris (quoique, par la suite, les gens qui étaient dessus se soient échappés de leur main, et l'aient délivré par leur finesse ou leur courage), il n'y a plus lieu à contribution.

C'est, par suite de ce principe, que le tribunal de commerce de Marseille a jugé, le 10 septembre 1818, que, lorsqu'un échouement volontaire est fait pour le salut commun, et suivi de bris et naufrage du navire, dans le même endroit, et par suite de la même tempête, et que, néanmoins, quelques marchandises ont été sauvées, il n'y a pas lieu à réglement d'avarie et à contribution. Ce jugement est rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 1, part. I, pag. 270.

Mais, si le jet sauve le bâtiment, et si le navire, en continuant sa route, vient à se perdre, les effets sauvés contribuent au jet, sur le pied de leur valeur, en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage.

La raison de cet autre cas est que les effets sauvés l'ont été au moyen du jet qui a conservé le navire, sans quoi ils auraient été perdus avec lui.

SECTION II.

Quelles choses donnent lieu à la contribution.

Après avoir établi le cas où il y a lieu à contribution, il est utile d'examiner quelles choses y donnent lieu.

L'article 425 porte : Les effets jetés ne contribuent en

aucun cas au paiement des dommages arrivés, depuis le jet, aux marchandises sauvées.

Les marchandises ne contribuent point au paiement du navire perdu ou réduit à l'état d'innavigabilité, c'est-à-dire, soit que les marchandises jetées aient été recouvrées ou non.

La justice de cette seconde disposition est évidente, puisque les marchandises ne sont pas affectées à la garantie du navire; ainsi, lorsque des marchandises ont été laissées en voyage ou vendues dans les circonstances prévues, elles ne doivent pas contribuer pour des dangers survenus depuis qu'elles ne sont plus dans le bâtiment.

Ainsi, en cas de perte des marchandises mises dans des barques pour alléger le navire entrant dans un port ou une rivière, la répartition en est faite sur le navire et son chargement en entier.

Mais si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les alléges, quoiqu'elles arrivent à bon port.

On voit, par ces dispositions, que le premier cas que présente cette décision est, à juste titre, assimilé au jet, attendu qu'il y a nécessité de décharger une partie des marchandises dans les barques et alléges pour soulager et alléger le navire, et le mettre en état, par ce moyen, d'éviter le naufrage, en entrant dans un port ou dans une rivière. Il est donc juste, si les marchandises mises dans des barques périssent, que la répartition s'en fasse sur le navire et son chargement qui ont été sauvés par là ; et c'est aussi la disposition précise de la loi 4, ff. *de leg. Rhod.*, et de l'article 28, chap. 5, du *Guidon; idem* Loccenius, *de jure maritimo*, liv. II, ch. 8, n° 6, fol. 214;

Quintin Weytsen, titre *des Avaries*, pag. 21 et 22; Julius Ferretus, *de re navali*, liv. 8, n° 52, fol. 84, verso.

Mais, si les marchandises n'ont pas été déchargées pour le salut commun, et qu'elles n'aient été mises sur les barques et alléges que pour les rendre à quai, leur perte ne peut qu'être une avarie simple. (Art. 30, ch. 5 du *Guidon de la mer;* Kuriche, *ad jus anseatic.*, article 4, tit. 8, fol. 781 et 782.)

La raison de la seconde disposition est précise; elle est extraite du ch. 5, art. 28, du *Guidon de la mer;* car, le navire étant naufragé avec le reste de la cargaison, il est indifférent qu'on ait mis une partie des marchandises dans des barques ou alléges, et qu'elles soient arrivées à bon port. C'est tout comme si elles étaient restées dans le bâtiment, et que l'armateur eût été assez heureux pour les sauver du naufrage. (Domat, *lois civiles*, liv. II, tit. 9, sect. 2, n° 14, fol. 186; Loccenius, *de jure maritimo*, liv. II, ch. 8, n° 58, et Weytsen, *ibid;* Ferretus aussi, *ibid.*, pag. 23 et 24.)

On peut encore ajouter que, suivant l'article 425 du code, les effets jetés, quoique recouvrés, ne contribuent aucunement au dommage survenu depuis le jet, attendu que la circonstance des objets mis sur des alléges pour enlever la pesanteur du bâtiment est assimilée à celui du jet. On peut voir ce qu'en dit Vinnius *in Peckium, ad leg. Rhod.*, *Leg.* 4, fol. 246.

Mais la contribution frappe sur tout ce qui a été sauvé du naufrage pour indemniser les affréteurs, et la répartition pour le paiement des pertes et dommages est faite sur les effets jetés et sauvés, et sur moitié du navire et

du frêt, à proportion de leur valeur au lieu du déchargement.

Ainsi, pour opérer avec justice, il faut comprendre le frêt entier au profit du navire, pour toutes les marchandises généralement, tant sur celles jetées que sur celles sauvées; de cette manière, on ne fait aucun tort à ceux dont les marchandises ont été jetées, attendu qu'on les porte au taux auquel elles auraient été portées si elles fussent parvenues à bon port; de sorte que leur condition est la même que celle des affréteurs dont les effets ont été sauvés. C'est donc de ce frêt général que la contribution doit se faire par moitié.

Pour ce qui concerne le navire, on doit en faire l'estimation suivant le prix qu'il valait à l'époque de son départ; mais, s'il y a une police d'assurance, l'évaluation renfermée dans la police doit servir de base; et, s'il a souffert du dommage par le jet, on en fait aussi l'estimation, afin de le comprendre dans l'état général des pertes que l'on doit répartir.

Les effets jetés et sauvés doivent être classés distributivement et cumulativement : distributivement, par rapport aux effets jetés, pour en distraire la perte, tant sur les objets sauvés que sur la moitié du navire et du frêt; et cumulativement, tant sur les effets jetés que sur les effets sauvés, pour les faire contribuer tous au paiement du dommage, conjointement avec la moitié du navire et du frêt; de manière, toutefois, que si les effets sauvés ont été endommagés par le jet, l'évaluation de leur dommage serve à grossir l'état général des pertes, mais sans diminuer d'autant la somme pour laquelle ils doivent contri-

buer, parce que, en pareille occurrence, on doit opérer comme si tout était existant, sans qu'il y eût aucun effet perdu.

Si les effets sauvés ont été endommagés par le jet, le montant de ce dommage sera ajouté à la somme de la perte générale, sans diminuer la somme pour laquelle ils doivent contribuer, parce qu'alors on opère comme si tout était sain et sauf et en bon état; et, comme les effets tant jetés que sauvés doivent également le frêt pour la moitié duquel le maître entre en contribution, il est naturel de déduire le frêt sur toutes les parties des marchandises sujettes à contribution, puisque le frêt a grossi d'autant le prix des marchandises à la vente, et que, sans cela, le frêt tomberait en pure perte aux marchands chargeurs.

Cette déduction doit s'opérer sur toutes les marchandises généralement et sans distinction, en quelque état qu'elles soient, avariées où non, n'importe par quel événement : telle est l'opinion de Valin sur l'article 7, titre 8, livre III, de l'ordonnance de 1681.

Les munitions de guerre et de bouche et les hardes des gens de l'équipage ne contribuent point au jet; la valeur de celles qui ont été jetées est payée par contribution sur tous les autres effets. Ce privilége s'étend sur les loyers des matelots et les vivres des passagers. On pressent la raison de ces exceptions. D'abord, parce que les victuailles sont nécessaires pour la nourriture, non-seulement des défenseurs et conducteurs du navire, mais encore des marchands-chargeurs, facteurs et passagers, puisqu'ils doivent, en cas que le navire manque de victuailles, partager les leurs, et, s'ils en ont besoin,

prendre celles de la provision du navire. Mais, si les passagers, facteurs ou chargeurs avaient embarqué des farines, des vins, et autres comestibles chargés comme marchandises, et non destinés à l'approvisionnement du navire, appartenant même à l'armateur ou au capitaine, elles doivent contribuer. (Domat, *Lois civiles*, livre II, titre 9, section 2, n° 8, folio 186.)

La raison de l'exception pour laquelle les loyers ne contribuent pas au jet, est la nécessité de leur service pour sauver le navire en jetant les effets; et, d'un autre côté, l'armateur et le capitaine coopèrent indirectement à cet objet, en contribuant, jusqu'à concurrence de la moitié du frêt, sur lequel ils paient leurs loyers.

L'exemption accordée en faveur des hardes des matelots, et qui comprend le coffre dont ils se servent pour le renfermer, ne s'étend point à leur *port permis*; ils sont, à cet égard, assujettis à la loi générale, sans qu'ils puissent dire que cette faculté est un surcroît de gage.

Toutefois, suivant les anciens auteurs, cela ne doit être entendu que des habits qui se portent journellement, et des linges de rechange pendant le voyage, comme aussi des bagues et joyaux que chacun porte habituellement sur soi; et non de ceux que l'on mettrait sur soi, à l'occasion du jet précisément, n'étant pas douteux qu'en ce cas il ne fallût le faire entrer en contribution, aussi bien que l'argent et les billets dont il serait nanti, de même que les habillemens non journaliers, avec les coffres et malles, et les autres effets qui s'y trouveraient. (Article 26, titre 5 du *Guidon de la mer*; articles 41, 42 et 43 de l'ordonnance de Wisbuy; Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 8, n° 4 et 21; *idem.*, Peckius et Vin-

nius, *in lege* 21, ff. *ad leg. Rhod.*; § *Cum in eâdem*, folio 213, not. f.; et Quintin Wintsen, *Traité des avaries*, pages 16 et 17; et *ibid.* Devicq et Van Leeven, n°s 31 et 32; *idem* Kuriche, *ad jus maritimum*, titre 8, article 4, folio 778 *et seq.*; Casaregis, disc. 45, n° 4 et suiv.)

Emerigon, tom. 1, pag. 645, dit : « On n'a jamais vu à Marseille qu'on ait fait contribuer à l'avarie grosse ni les habits dont le passager est vêtu, ni ses bijoux, ni l'argent de sa bourse, ni ses coffres et bagues. Tout cela a été considéré comme l'accessoire de la personne. »

Pothier *Contracto maritimo*, n° 125, n'hésite point à décider que les passagers doivent contribuer pour leurs hardes et leurs bijoux, quoique ces choses ne chargent pas le navire; la raison en est que c'est le jet qui les leur a conservés.

Je ne partage pas cet avis, et je me range de l'opinion d'Emerigon, par sentiment de justice; la raison que je me suis donnée est que le passager ne spécule pas sur les objets qu'il porte avec lui, et qui sont rarement assurés, tandis que le chargeur, comme marchand, court les risques maritimes pour un profit plus ou moins grand, et qu'il peut faire assurer sa marchandise, même la prime de la prime.

Quels que soient les événemens, le prix auquel sont estimées les choses jetées entre à contribution; sans cela, les propriétaires profiteraient du jet, puisqu'ils seraient remboursés, et dès lors plus favorisés que ceux des effets sauvés, s'il en était autrement.

On a mis en question, si les marchandises que le capitaine a vendues en route, pour les besoins du bâtiment, après l'avarie, étaient dans le cas de contribuer, lorsque le navire arrive à sa destination.

Nous pensons, sur cette question, qu'il faut diviser la proposition; ainsi, si le capitaine, pour acheter des victuailles ou faire radouber son navire, ne trouve pas à emprunter à la grosse, et qu'il engage ou vende la marchandise, pour un cas ne provenant pas de fortune de mer, l'armateur en doit le prix.

Mais lorsque, par fortune de mer, l'avarie est arrivée, que la marchandise est encore embarquée, ou n'a été mise à terre que pour donner les moyens de réparer le navire; si l'on contribue pour une avarie, elle doit être comprise dans la contribution, puisque la préférence donnée par le capitaine à tout autre, ne peut accorder une faculté plus étendue à cette marchandise, qu'à celle de son co-chargeur.

SECTION III.

Des dommages ou pertes qu'éprouve le navire, et qu'on appelle avaries particulières.

Nous venons de voir quels sont les cas où le navire contribue avec les marchandises; il nous reste à faire connaître ce qu'on entend par avaries simples ou particulières.

Dans le sens de la loi, les avaries particulières sont celles qui tombent uniquement sur la chose qui les a souffertes.

Tels sont, 1° les dommages arrivés aux marchandises par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement.

2° Les frais pour les sauver.

3° La perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causée par la tempête ou autre accident de mer.

4° Les dépenses résultant de toutes relâches occasio-

nées soit par la perte fortuite de ces objets, soit pour le besoin d'avictuaillement, soit par voie d'eau à réparer.

5° La nourriture et le loyer des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire, si le navire est affrété au voyage.

6° La nourriture et le loyer des matelots pendant la quarantaine, que le navire soit loué au voyage ou au mois.

Et en général les dépenses faites et le dommage souffert pour le navire seul, ou pour les marchandises seules depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

A ces divers cas, il faut y joindre celui, où, par la faute du capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidens provenant de la négligence du capitaine ou des gens de l'équipage, les marchandises auraient reçu des dommages : dans ces cas, l'affréteur doit les supporter, mais il a son recours contre le capitaine, le navire et le frêt.

Si c es sortesd'avaries ne proviennent pas de la faute du capitaine, elle sont supportées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasioné la dépense.

Dans l'usage, ces différens accidens ne sont qu'avances particulières qui doivent être supportées par l'armateur, comme le roulier supporte le bris d'un essieu, d'une jante de roue, d'un brancard de sa charrette qui se rompt dans la route. Par la même raison, les objets chargés dans un navire ne doivent point contribuer à sa perte ou à sa réparation, s'il est dégradé de telle sorte qu'il ne puisse plus naviguer.

Il y a plusieurs auteurs qui sont de l'opinion, qu'on ne doit pas même excepter le cas où les dommages seraient occasionés, pendant un combat, par le feu de l'ennemi, puisque ce dommage n'est pas plus un sacrifice volontaire que celui qu'on éprouve par la force des vents, de la mer ou de la tempête.

De même si, à la suite d'un coup de vent, un mât était rompu et tombé à la mer, sans un but de sacrifice pour le salut commun, cette avarie doit être supportée par l'armateur.

Il en serait de même si la chaloupe avait été détachée du navire, ou si, étant à la traînée avant le danger, elle avait été submergée.

Mais si, à la suite de ce combat ou de la tempête, ou pour échapper à des pirates, le capitaine fait échouer le navire pour éviter la perte totale ou la prise, le dommage qu'ont reçu le navire et les marchandises, ainsi que les frais pour le remettre à flots, sont, dans ce cas, avaries communes. Ainsi, celui qui serait produit par tout autre événement, même fortuit ou de force majeure, n'occasionerait que des avaries particulières, à moins qu'il ne fût la suite et l'effet d'un sacrifice pour le salut commun; par exemple : si un capitaine, ayant coupé et jeté des mâts, pour sauver le navire, se trouvait, après la fin de la tempête, hors d'état d'éviter les écueils dont il se serait garanti s'il les avait conservés.

Enfin, s'il y a des avaries particulières ou seules ou en compagnie de l'avarie commune, le rapport et délibération de l'équipage et du capitaine en justifient la cause, et déterminent si les assureurs doivent en répondre. Les experts, en procédant, règlent le tout.

SECTION IV.

De la manière d'opérer à la contribution.

LORSQUE le capitaine est prêt à décharger son navire et qu'il a fait son rapport, s'il a essuyé des mauvais tems qui l'aient mis dans la nécessité de jeter à la mer des marchandises pour le salut commun, ou s'il en a perdu en allégeant le navire, ou pour tout autre événement, il doit s'assurer si ces avaries n'excèdent pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises; après s'être assuré qu'elles excèdent, il donne avis aux consignataires de son arrivée et des avaries qu'il a faites pendant le cours de son voyage; il les somme de faire procéder à l'état des pertes et dommages soufferts : s'ils s'accordent, ils nomment chacun un expert; et, à la diligence du capitaine, ils procèdent judiciairement.

S'ils ne sont pas d'accord sur le choix, les experts sont nommés par le tribunal de commerce, si le chargement se fait dans un port français; s'il n'y a pas de tribunal de commerce, ils sont nommés par le juge de paix; si c'est dans l'étranger, par le consul de France, et, à son défaut, par le magistrat du lieu.

Les experts, après avoir prêté le serment voulu par la loi, estiment suivant les règles que nous avons indiquées.

En procédant, ils doivent distinguer ce qui est proprement dit avaries, ou jet, pour le salut commun.

Les avaries éprouvées par le navire, ou certaines de ses parties, sont évaluées d'après une comparaison des objets tels qu'ils devaient être avant l'événement, d'avec celui auquel l'avarie les a réduits.

Si ce sont des marchandises jetées, elles sont estimées suivant le prix courant du lieu du déchargement; leur qualité est constatée par la production des connaissemens et des factures, s'il y eu a; et cette base sert à fixer les prix de celles qui sont perdues, et à estimer la diminution de valeur de celles qui n'ont été qu'avariées.

Lorsque la qualité des marchandises a été déguisée par le connaissement, et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles contribuent sur le pied de leur estimation, si elles sont sauvées.

Elles sont payées d'après la qualité désignée par le connaissement, si elles sont perdues.

Mais, si les marchandises déclarées sont d'une qualité inférieure à celle qui est indiquée par le connaissement, elles contribuent d'après la qualité indiquée par le connaissement, si elles sont sauvées; enfin, si elles sont jetées ou endommagées, elles doivent être payées sur le pied de leur valeur. Néanmoins on doit défalquer, sur le prix de l'estimation, le frêt que ces marchandises ont payé ou doivent payer, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer.

Mais, si les marchandises étaient avariées par un vice propre ou un événement particulier, on ne devrait les apprécier que d'après leur valeur avec le vice; et, si les avaries donnaient droit à quelques dommages-intérêts contre les personnes qui les ont causées, la valeur en doit être comprise, ainsi que le montant d'avaries qui peuvent être dues par des précédens sacrifices. De même, si déjà ces objets ont supporté des avaries précédentes, cette dette doit être déduite du prix de leur estimation.

Si les choses jetées viennent à se recouvrer par leurs

propriétaires avant la contribution, les effets sauvés contribuent au jet sur le pied de leur valeur en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais du sauvetage; c'est-à-dire, qu'il n'est dû de contribution que pour la détérioration qu'ils ont éprouvée, attendu que les frais faits diminuent d'autant le produit des effets sauvés. (Vinnius *in Peckium, ad leg. Rhod.*, fol. 235 et 258.)

Il faut faire attention que, dans le sens de la loi, le navire doit être sauvé par le jet, car, s'il n'avait été que momentanément soulagé par le jet, et qu'après quelques heures d'interruption ou de diminution de la tempête elle eût repris avec violence, et que le naufrage s'en soit ensuivi, ou même quelques jours après le jet, ce serait le cas prévu par l'article 423, suivant lequel il n'y aurait pas lieu à contribution. Cette décision a été puisée dans Domat, *Lois civiles*, liv. 2, tit. 9, sect. 2, nos 15 et 16, fol. 187.

Il peut aussi arriver que, dans le moment de la tempête ou de tout autre événement maritime, le capitaine et l'équipage agissant avec précipitation, les marchandises soient confondues et mêlées de manière à ne pas les distinguer par défaut de marque, ou par l'effet de leur qualité, ou étant quelquefois susceptibles de le recevoir, la valeur des indemnités dues à chacun des affréteurs doit être réglée suivant les factures ou connaissemens qui justifient leur chargement, et le partage du reste se fait de la même manière et dans la même proportion indiquée.

Nous avons vu que les experts doivent s'assurer si les objets qui doivent contribuer sont de la qualité et même de la quantité portée au connaissement; mais, après cette opération, ils doivent estimer le navire et établir

le prix au moment de leur opération, en prenant pour base la police d'assurance, s'il y en a une, au moment du départ. La valeur, si le navire a souffert du dommage par le jet, doit être réduite.

Comme le frêt contribue, ainsi que nous l'avons dit, il est constaté suivant les chartes-parties, connaissemens et autres renseignemens qui peuvent venir à l'appui, et la valeur en est déterminée de la manière que nous l'avons fait connaître au chapitre *des chartes-parties.*

La répartition faite, par les experts, du montant des pertes sur celui des valeurs qui doivent contribuer au marc le franc, est rendue exécutoire en France par l'homologation du tribunal de commerce, et dans les ports étrangers, par le consul de France, ou, à son défaut, par le tribunal compétent du lieu. Elle s'exécute par provision dans le cas où on éleverait quelque réclamation. Ce principe est conforme à un arrêt de la cour de cassation du 2 avril 1817, rapporté par Sirey, tom. 17, part. I, pag. 280 et suivantes, et à l'article 647 du Code de commerce.

Des opérations de cette espèce variant à l'infini, les capitaines auront recours aux hommes d'affaires chargés par état de connaître la loi, et leur feront surveiller les opérations des experts qui sont chargés, à leur diligence, et sur les documens à eux fournis, de former leur état des pertes et dommages soufferts. Il y a, en conséquence, un privilége pour le montant de ce qu'ils doivent partiellement sur les marchandises chargées, et sur les sommes qui peuvent leur provenir dans la contribution effective, même dans le cas de faillite.

Quand le capitaine a à réclamer des avaries, il doit

lire attentivement l'article 435 du code, afin de s'y conformer, pour éviter qu'on lui oppose quelque fin de non-recevoir; ainsi, il ne doit remettre les marchandises qu'après que les experts les ont vérifiées et appréciées; car, s'il les livre et en reçoit le frêt sans protestation, il n'est plus recevable à exercer l'action en avarie; cette protestation doit même être renouvelée par une signification faite dans les vingt-quatre heures, et suivie, dans le mois de sa date, d'une demande en justice. De même l'affréteur n'a plus d'action envers le capitaine, s'il reçoit la marchandise avariée, et qu'il en paie le frêt sans protestation, et agisse d'après les mêmes règles que nous venons de déterminer.

Il arrive souvent qu'après avoir achevé l'opération de la contribution et le paiement des dividendes reçus, les objets passés en compte comme perdus se recouvrent, et les propriétaires rentrent dans leurs marchandises ou effets; dans ce cas, tout ce qu'ils ont reçu dans la contribution, tant réellement qu'effectivement des contribuables, que par confusion sur eux-mêmes d'après le réglement, doit être rapporté par eux, après avoir prélevé les frais de sauvetage et les dommages qu'ont éprouvés les objets recouvrés, ainsi que nous l'avons dit ci-dessus.

Après avoir déterminé comment les fins de non-recevoir peuvent être opposées, ou les moyens de les prévenir, nous allons indiquer la jurisprudence établie, afin de connaître la conduite qu'on doit tenir.

Il a été jugé par des arbitres, premièrement, que lorsqu'une marchandise a été chargée dans un port français et qu'elle a été déchargée en pays étranger, la fin de non-recevoir établie par l'article 435 du Code de commerce,

doit être appliquée de manière à ce que l'action pour dommage soit recevable, si la marchandise a été reçue sans protestation;

Deuxièmement, que la marchandise est censée reçue par le propriétaire ou le consignataire, dès le moment où elle a été débarquée et placée dans les magasins de la douane, et, par suite, la fin de non-recevoir est encourue, faute de protestation dans les vingt-quatre heures du débarquement, ou de l'époque à laquelle la marchandise a été mise dans les magasins de la douane. Ce jugement arbitral a été rendu à Marseille, le 21 avril 1821; il est rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tome 2, partie II, page 129.

Le tribunal de commerce avait, conformément à ce principe, déjà rendu un jugement portant que l'action en dommage arrivé à la marchandise n'était plus recevable contre le capitaine, si le consignataire n'avait protesté dans les vingt-quatre heures, la marchandise étant censée reçue dès qu'elle avait été mise sur le quai, et transportée directement dans les magasins de la douane. Cette décision est à la date du 11 octobre 1815, rapportée par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 1, part. I, pag. 223.

La cour royale d'Aix a jugé que la fin de non-recevoir établie par l'article 435 contre l'action pour dommages arrivés à la marchandise est foncière, de telle sorte qu'on peut l'opposer, en cause d'appel, lors même qu'on n'en aurait pas fait usage en première instance. Son arrêt est à la date du 4 janvier 1820, rapporté *idem*, tome 2, part. I, page 149.

Il a encore été jugé que le consignataire qui a reçu la

marchandise sans protester, à raison de l'avarie qu'elle peut avoir soufferte, ne peut être admis à prouver par témoins que le capitaine s'était chargé de payer le dommage d'après le réglement qui en serait fait. Ce jugement a été rendu par le tribunal de commerce de Marseille, le 28 juin 1820, rapporté *idem*, tom. 2, part. I, p. 190.

Ainsi, on voit qu'on ne saurait apporter de part et d'autre trop d'attention, lorsqu'on rend ou que l'on reçoit des marchandises avariées ou non.

CHAPITRE II.

Des contrats à la grosse.

Le contrat à la grosse et celui d'assurance ont une si grande affinité, qu'Emérigon dit que ce sont deux frères jumeaux auxquels le commerce maritime a donné le jour, qui sont souvent régis par les mêmes principes, mais qui ont chacun une essence et une nature particulière.

La définition que nous donne Pothier de ce contrat est celle que j'ai dû adopter pour rendre cet ouvrage plus intelligible.

C'est un contrat par lequel un des contractans, qui est le prêteur, prête à l'autre, qui est l'emprunteur, une certaine somme d'argent sur certaines choses, marchandises ou effets, sous la condition qu'en cas de perte de ces choses, arrivée par fortune de mer, force majeure ou cas fortuit, il ne pourra la répéter, et, qu'en cas d'heureuse arrivée, ou si elle n'a été empêchée que par les vices propres des marchandises ou effets, ou par la faute

de l'équipage, l'emprunteur sera tenu de rendre la même somme avec un certain profit convenu pour le prix du risque dont le prêteur s'est chargé.

Ce contrat est licite et permis non-seulement dans le for extérieur, mais même dans le for intérieur de la conscience; et il n'est point usuraire pourvu que le prix convenu ne soit que le prix du risque que court le prêteur, et non la récompense du prêt en lui-même. Il n'a rien alors de contraire, ni à la religion, ni aux bonnes mœurs; c'est ainsi que s'en expliquent Cujas et Dumoulin; Kuriche, quest. 24, fol. 879; Loccenius, *de jure maritimo*, liv. II, ch. 6, n° 3; Pereira de Castro, décis. 56, n°s 3 et 4; Valin, sur le titre 5, livre III, de l'ordonnance de 1681, tom. 2, pag. 2; Pothier, *Traité du contrat de prêt*, *Traité du contrat à la grosse*, n° 1; enfin, Emérigon, tom. 2, pag. 386, lequel cite Daix sur les statuts de Marseille, pag. 377 et suivantes.

Le taux est fixé suivant les conventions des parties, et d'après l'état de guerre ou de paix, la quotité du profit maritime ne dépendant pas de l'usage des lieux, comme le disent Loccenius et Stypmannus, *ad jus maritimum*, part. IV, ch. 2, n°s 122 et 308, et Valin, *loc. cit.*

C'est un contrat *unilatéral*, car le prêteur ne contracte aucune obligation envers l'emprunteur. Celui-ci seul se soumet à la restitution de la somme prêtée avec le profit, mais sous la condition qu'il n'arrivera pas d'événemens qui causent la perte des choses sur lesquelles le prêt est fait.

Le Code civil, par son art. 1964, le classe aléatoire.

Il y a cinq conditions qui en sont l'essence :

1° Une somme d'argent qui soit prêtée;

2° Une ou plusieurs choses qui soient prêtées;

3° Des risques auxquels ces choses soient exposées, et dont le prêteur se charge ;

4° Une somme convenue pour ces risques, et que l'emprunteur promette de payer en cas d'heureuse arrivée, ce qui s'appelle le profit maritime ;

5° Le consentement des parties sur toutes ces conditions.

Nous avons vu au chap. 10, tit. II, part. I, p. 144, en parlant des articles 232 et 233 du code, dans quel cas et de quelle manière le capitaine peut emprunter à la grosse : il nous reste à fixer ce que l'acte doit contenir.

SECTION PREMIÈRE.

Des formes et énonciations que doit contenir le contrat de prêt à la grosse.

Le contrat à la grosse doit être passé devant un notaire, ou sous signature privée ; s'il est fait en pays étranger, devant le chancelier du consulat, en exécution du réglement du 16 juin 1816. (Bull. des lois, série n° 519.)

Il énonce : 1° Le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime ;

2° Les objets sur lesquels le prêt est affecté ;

3° Les noms du capitaine et du navire et son pavillon ;

4° Ceux du prêteur et de l'emprunteur ;

5° Si le prêt a lieu pour un voyage ;

6° Pour quel voyage et pour quel tems ;

7° L'époque du remboursement (311).

On voit, par cette disposition de la loi, que l'acte doit être écrit ; par conséquent, s'il était verbal, je pense

qu'il ne pourrait avoir aucune force, comme dans les matières du contrat d'assurance, puisqu'on ne pourrait faire une preuve testimoniale pour constater son existence; car, pour valider celui écrit, il faut que le prêteur à la grosse, s'il est en France, fasse enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de sa date, à peine de perdre son privilége (312); et si le contrat est fait à l'étranger, par le consul français ou par le magistrat du lieu (234). Ces formalités sont basées sur l'intérêt du tiers, afin d'empêcher qu'il ne soit trompé en donnant ses fonds sur des objets déjà hypothéqués à un prêt, et qu'un spéculateur de mauvaise foi, au moment de remettre un bilan, ne suppose des emprunts à la grosse en antidatant les billets.

On peut demander si, à défaut d'avoir fait enregistrer le billet dans les dix jours, le prêteur doit perdre indistinctement son privilége contre tous les créanciers de l'emprunteur? Il faut penser que non. Il ne le perd que contre ceux dont les titres sont antérieurs à l'enregistrement, qui, dans ce cas, n'a point d'effets rétroactifs.

On voit, par cette décision, que le contrat entre le prêteur et l'emprunteur reste dans toute sa force, et que l'inobservation des formalités de l'enregistrement n'est que pour le tiers.

Il en serait de même si un capitaine ou un subrécargue, en cours de voyage, empruntait à la grosse, et qu'il n'observât pas les formalités prescrites par l'article 234. Nonobstant ce défaut de formalités, l'armateur est tenu de payer le montant du prêt, attendu que celles établies par l'article précité n'ont pas été dictées dans l'intérêt du capitaine et de l'armateur, ni n'atta-

chent pas la peine de nullité à leurs omissions, et qu'elles ne l'ont été que pour les questions de priviléges qui peuvent s'élever entre des créanciers venant au concours (1).

Ce qui a été jugé par arrêt de la cour royale d'Aix, le 18 décembre 1818, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 2, part. I, p. 299, et par un arrêt de cassation, qui casse celui de Rouen, du 28 novembre 1818; cet arrêt est à la date du 28 novembre 1821, rapporté par Sirey, tom. 22, part. I, pag. 64.

Par la même raison, si l'acte n'énonçait pas tout ce que l'article 311 prescrit, il ne serait pas nul, mais il ne vaudrait pas comme contrat à la grosse; il serait un simple billet qui fournirait la preuve qu'une somme a été prêtée et doit être rendue par l'emprunteur.

Ainsi, si un capitaine, en cours de voyage, emprunte une somme pour les besoins du navire, et souscrit une obligation portant que cette somme est remboursable à une échéance déterminée, et est prêtée à la grosse aventure avec affectation sur le navire, moyennant un intérêt excédant le taux légal de 6 p^{r} °/$_{o}$, mais sans dénomination de change maritime et sans désignation précise du voyage; cette obligation ne peut avoir les effets d'un contrat à la grosse, surtout lorsque l'emprunteur, en cas de perte de navire, affecte, au remboursement de la somme prêtée, le montant des assurances sur corps et quille du navire. Cette question a été jugée ainsi par le

(1) Voyez l'arrêt de la Cour de Cassation, du 16 juillet 1827, à la fin de la section VI de ce chapitre.

tribunal de commerce de Marseille, le 10 juillet 1821, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 3, part. I, pag. 133.

De même, des billets causés pour fournitures faites à un navire désigné, mentionnant un intérêt maritime compris dans ce montant avec la clause que le porteur courra tous les risques de mer, n'ont point le caractère et ne peuvent avoir les effets d'un contrat à la grosse, lorsque ces billets n'indiquent ni le taux de l'intérêt maritime compris dans le capital, ni les objets affectés au prêt, ni le voyage que le navire va faire, ni la durée précise du risque ; ce qui a encore été jugé par le tribunal de commerce de Marseille, le 1er février 1822. Ce jugement est rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 3, part. II, pag. 57.

Mais, lorsqu'un prêt à la grosse est fait sur corps d'un navire, pour un voyage d'*aller* et de *retour*, le change maritime stipulé POUR LE VOYAGE est-il dû en entier, si l'emprunteur rompt le voyage au lieu du départ et si le change maritime a été stipulé pour le voyage d'*aller et de retour, à tant par mois ?* L'emprunteur ne doit-il que le *prorata* couru jusqu'au moment où il notifie au prêteur la rupture du voyage ? Notre opinion est pour l'affirmative, attendu qu'en droit il est facultatif à l'emprunteur à la grosse de rompre le voyage en payant toutefois au prêteur le change maritime en entier, s'il est convenu *pour le voyage ;* ou le prorata du change maritime, échu pendant la durée du voyage, si le change maritime a été stipulé par mois.

La question s'est présentée à juger devant le tribunal de commerce de Marseille, et ce tribunal, le 18 juin

1821, a rendu un jugement conforme à notre avis, il est rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 2, part. I, pag. 196. Telle est aussi l'opinion d'Emérigon sur cette question, tom. 2, p. 309, où il cite diverses sentences rendues par l'amirauté de Marseille qui décident que le change maritime est dû en entier, quoique le navire ne fasse pas retour. Il ajoute que c'est par erreur que M. Valin, à qui il avait envoyé ses *Adversaria*, et, après lui, M. Pothier, n° 41, ont qualifié les sentences du 7 août 1741, arrêts du parlement d'Aix.

SECTION II.

Le contrat à la grosse peut-il être négocié, s'il est à ordre, et doit-il être protesté pour exercer la garantie?

Le billet à la grosse peut être fait par un billet *à ordre* ou *au porteur* et il peut être négocié par voie de l'endossement s'il est à ordre; en ce cas, la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie, que celles des autres effets de commerce.

Mais il faut que le billet à la grosse soit *à ordre*; sans cela l'acquéreur ne serait qu'un simple cessionnaire, qui serait passible de toutes les exceptions que l'on pourrait opposer à son cédant.

Si, cependant, au lieu du mot *ordre* celui-ci était remplacé par des termes équipollens, tels que ceux *payable à un tel*, ou au porteur, l'endossement devrait avoir son effet, parce qu'il suffit que l'ordre y soit virtuellement, et que les termes, payable à un tel, ou autre porteur

légitime, expriment la même chose. Dans l'un comme dans l'autre cas le débiteur déclare que son intention est de faire regarder son engagement comme s'il avait été pris, non-seulement envers le créancier primitif, mais encore envers tout autre porteur du billet ou contrat à la grosse.

Il est donc juste que l'on attache les mêmes effets à ces deux expressions et que l'on applique à l'une comme à l'autre la règle de droit, suivant laquelle on ne peut opposer au porteur les exceptions qu'on avait contre son auteur. Il existe un exemple dans les billets payables au porteur sans aucune désignation de personne. Ces billets ne contiennent pas le mot *ordre*, et cependant ils ne diffèrent en rien d'une lettre de change lorsqu'il s'agit de savoir quelles sont les exceptions qu'on peut opposer au propriétaire du billet. (Leysser, dans son commentaire sur le ff. Spec. 202, *de cessione cambii*, a traité la question de savoir si les mots *à la disposition d'un tel* équivalaient ou non au mot *ordre;* il adopta l'affirmative, et la faculté de Leipsick fut du même avis.)

Le Code de commerce, en déclarant de même que tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre, n'exige pas le mot ordre, mais la chose, c'est-à-dire, la déclaration du débiteur par laquelle il consent, par l'acte même, à ce que le créancier originaire transporte, sans autre signification, à un tiers le droit résultant du contrat.

La cour de cassation l'a ainsi jugé par son arrêt du 27 février 1810, par lequel elle a considéré que l'obligation de payer au porteur, contractée par l'acte de prêt à la grosse, a la même faculté que celles à la grosse, quant

à la faculté de transmettre par la voie de l'endossement : cet arrêt est rapporté par Sirey, tom. 10, part. I, p. 183.

Ainsi, l'exception de simultation entre un débiteur et un créancier est opposable au cessionnaire, s'il s'agit d'un titre ordinaire ; mais elle ne l'est pas au porteur de bonne foi, s'il s'agit d'un effet de commerce ou d'un contrat maritime transmissible.

L'on voit, par ce que nous venons de dire, que l'endossement est régulier quand il est à ordre, ou qu'on a remplacé ce mot par un autre mot équipollent.

Nous avons dit que la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celles des autres effets de commerce. Dans ce cas, le porteur d'un contrat à la grosse qui est à ordre et qui a été endossé par la voie de l'endossement, doit-il le faire protester faute de paiement, dans les vingt-quatre heures de son échéance, et avant d'introduire l'action en garantie contre les endosseurs qui le précèdent ? et spécialement dans le cas où l'exigibilité du contrat à la grosse est amenée par le déroutement du navire, le porteur est-il tenu de faire protester le lendemain du jour où il a notifié le déroutement aux endosseurs ?

Le défaut de protêt établit-il, en faveur des endosseurs, une fin de non-recevoir contre la demande du porteur ?

La jurisprudence est muette sur ces diverses questions. Les auteurs les ont fugitivement indiquées ; leurs solutions ne sont nullement approfondies.

On peut donc les considérer comme neuves.

Elles sont néanmoins du plus grand intérêt, car elles se rattachent à l'exécution d'un contrat qui est d'un

usage fréquent et d'une haute importance dans le commerce maritime.

Comme ces questions viennent d'être jugées conformément à notre opinion, nous allons en faire connaître le développement en rapportant l'espèce sur laquelle le tribunal de commerce de Marseille a eu à prononcer.

Le 30 mars 1819, le sieur Bonnet, propriétaire et commandant du brick l'*Émile*, souscrit *à l'ordre du sieur Dol* un billet à la grosse de 6,500 fr.

Il est dit que le prêt de cette somme est fait pour le voyage que ce brick allait entreprendre de Marseille à Saint-Thomas et retour, et que la somme prêtée serait payable quinzaine après son heureuse arrivée à Marseille.

Ce contrat fut successivement endossé aux sieurs Tardieu et Rey, aux sieurs Nicolas Thésée et compagnie, et au sieur Jumelin.

Le brick l'*Emile* arrive à Saint-Thomas; mais, au lieu d'effectuer son retour à Marseille, il fait voile pour Amsterdam.

Dès-lors, déroutement et rupture du voyage.

Le sieur Jumelin, instruit de cet événement, ajourne tant le capitaine Bonnet, souscripteur du billet, que les sieurs Dol, Tardieu, Rey et Nicolas Thésée, endosseurs; il demande condamnation solidaire contre eux au paiement du billet à la grosse et du change maritime, *le tout exigible*, porte l'exploit d'ajournement, attendu l'interruption du voyage du brick l'*Emile*.

Les sieurs Tardieu et Rey contestent les faits sur lesquels le sieur Jumelin fonde l'interruption du voyage.

Le tribunal ordonne la signification des pièces justificatives de ces faits.

Le 29 février, le sieur Jumelin fait notifier quatre lettres missives aux sieurs Tardieu, Rey et Nicolas Thésée. L'une de ces lettres, à la date du 10 février, émanait du consul de France à Amsterdam, et annonçait que le brick l'*Emile* était arrivé à Medemblick, où il était retenu par les glaces.

Le 1[er] mars, le sieur Jumelin obtient un jugement de défaut.

Le 4, il fait signifier ce jugement.

Le 6, un huissier accède chez les sieurs Nicolas Thésée et compagnie, Tardieu et Rey, pour l'exécuter par voie de saisie mobilière, sur l'exécution opposition au jugement.

L'affaire est portée à l'audience : les sieurs Nicolas Thésée et compagnie, Tardieu et Rey, soutiennent que la demande du sieur Jumelin, à l'égard des endosseurs, est définitivement non-recevable pour n'avoir point été précédée d'un protêt faute de paiement, sur le sieur Bonnet, souscripteur, et fait à l'époque à laquelle le sieur Jumelin avait eu connaissance de l'événement qui donnait naissance à l'exigibilité du contrat.

Pour établir cette fin de non-recevoir, ils invoquaient les dispositions combinées des articles 162, 168 et 313 du Code de commerce.

Ils développaient à l'appui leurs moyens.

Le sieur Jumelin disait que le législateur n'avait pas eu l'intention d'ordonner le protêt des contrats à la grosse, puisqu'il n'avait pas rappelé pour ce contrat les formalités exigées des porteurs de lettres de change, comme il les a textuellement prescrites dans l'art. 187, relativement aux porteurs des billets à ordre;

Qu'à tout événement la formalité du protêt pouvait encore être utilement remplie;

Que la fin de non-recevoir, proposée par les endosseurs, ne pourrait point avoir pour effet une déchéance absolue et définitive.

Sur ce point il invoquait l'art. 163 du code qui rend la formalité du protêt facultative pour le porteur, en ce sens qu'elle n'est indispensable que relativement à l'exercice du recours, etc.

Le tribunal, par les motifs de son jugement, a analysé la défense des parties, et a considéré en fait que le billet à la grosse a été souscrit par le sieur Bonnet, à l'ordre du sieur Dol, qui l'a endossé aux sieurs Tardieu et Rey, lesquels l'ont, à leur tour, passé à l'ordre des sieurs Nicolas Thésée et compagnie, qui l'ont cédé au sieur Jumelin, qui en est porteur;

Qu'en droit, et d'après l'article 313 du Code de commerce, « Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié » par la voie de l'endossement, s'il est à ordre; et, en » ce cas, la négociation de cet acte a les mêmes effets, » et produit les mêmes actions en garantie, que celle des » autres effets de commerce; »

Que ces dispositions généralement exprimées sans exception ni modification assimilent le contrat de grosse aux autres effets de commerce, *toutes les fois qu'il est à ordre*, et qu'il est transmis par la voie de l'endossement;

Que leur résultat ne pouvant être de même nature des contrats différens dans leur essence, ce n'est que les effets et les actions qui dérivent de l'endossement que l'article 313 a voulu régler;

Que ce même article a pour but de donner à l'endos-

sement apposé sur le contrat de grosse toutes les prérogatives attachées à l'endossement sur les lettres de change ou billets à ordre, sans changer la nature des différentes actions qui résultent de ce titre;

Que l'art. 313 n'a pas détaillé ces prérogatives, mais qu'il les a suffisamment indiquées en déclarant que les effets de l'endossement sur le contrat de grosse, toutes les fois qu'il serait à ordre, seraient les mêmes que ceux de l'endossement sur les autres effets de commerce;

Que le porteur est saisi des droits contre le souscripteur et les endosseurs, comme le serait le porteur d'une lettre de change ou d'un billet à ordre, sans signification préalable ni formalités; que cette interprétation non contestée de l'article 313 a pour conséquence de déterminer la nécessité d'un protêt à l'échéance;

Que la formalité du protêt est attachée à l'endossement, puisque l'action résultant des effets de commerce, contre les endosseurs, ne naît que du jour du protêt;

Qu'il est d'autant plus certain que l'article 313 n'a statué que relativement à l'endossement, qu'il contient les mots *actions en garantie,* qui ne peuvent s'appliquer qu'aux endosseurs, toute autre action étant directe ou solidaire;

Qu'ainsi le sieur Jumelin, porteur par voie d'endossement d'un contrat de grosse fait à ordre, devait, avant d'introduire son action contre les endosseurs, faire constater, par un protêt, le défaut de paiement du souscripteur;

Que telle est l'obligation imposée aux porteurs des autres effets de commerce, et rappelée implicitement par l'article 313, puisque, s'il en était autrement, l'endosse-

ment sur le contrat de grosse, au lieu d'avoir les mêmes effets des titres de commerce, aurait des effets plus étendus, et que l'action qui en résulterait, au lieu d'être une action en garantie, deviendrait une action directe et solidaire, née à l'échéance, comme celle qui résulte de l'acceptation et de l'aval;

Qu'il est indifférent que la formalité du protêt n'ait pas été indiquée textuellement par l'art. 313; qu'il suffit qu'après une disposition aussi générale que celle de cet article le législateur n'en ait pas formellement prononcé la dispense, pour que son intention ait été de l'ordonner, d'autant que cette formalité est indispensable pour les autres effets de commerce;

Que telle est l'opinion de tous les auteurs qui ont écrit sur le Code de commerce.

Il a encore considéré que le déroutement du brick l'*Emile* a rompu le voyage pour lequel le prêt à la grosse avait été fait; que le voyage ainsi rompu a été terminé; qu'alors l'échéance portée au contrat s'est réalisée d'une manière définitive, puisque le prêteur a cessé, d'après la loi, de courir les risques de mer, et que, le voyage terminé, l'échéance réelle est arrivée;

Que le sieur Jumelin a eu connaissance de cet événement; qu'il l'a fait notifier aux endosseurs par pièces qui en établissaient l'existence;

Que, dans ces circonstances, le sieur Jumelin, ayant fixé lui-même l'échéance, échéance que les endosseurs n'ont pas contestée, devait faire protester le lendemain du jour où cette connaissance leur a été donnée par le porteur lui-même;

Que le sieur Jumelin était d'autant plus certain de

l'échéance, qu'il a obtenu un jugement par défaut contre les endosseurs, et a fait, en exécution dudit, par lui obtenu, accéder à leur domicile;

Qu'en supposant que l'échéance portée au titre ne fût pas arrivée, et que l'exigibilité du contrat ne fût que le résultat de la condition résolue, le sieur Jumelin n'en était pas moins obligé de faire protester le lendemain du jour où le déroutement lui a été connu, aux termes de l'article 162 du Code de commerce.

Il a de plus considéré qu'aux termes de l'article 168, après l'expiration des délais, pour le protêt fixé à vingt-quatre heures de l'échéance par l'article 162, le porteur est déchu de tous droits contre les endosseurs;

Qu'il s'agit, dans l'espèce, d'un protêt faute de paiement à l'échéance, et non, comme on l'a soutenu au nom du sieur Jumelin, d'un protêt pareil à celui exigé en cas de faillite;

Que les circonstances ne sont pas les mêmes, puisque le sieur Bonnet, souscripteur, n'est pas en état de faillite; que la distinction établie, sur ce point, par le sieur Jumelin est donc mal fondée, puisqu'il ne peut y avoir, en faveur du porteur, deux termes de paiement contre les mêmes obligés, et qu'en supposant même qu'il en fût ainsi, le sieur Jumelin, en introduisant sa demande, a fixé le terme et fait courir les délais;

Que la déchéance prononcée par l'article 168 est formelle; que le sieur Jumelin n'excipe d'aucune force majeure, qu'il pouvait donc protester quand il a fait ajourner le souscripteur et les endosseurs; que, ne l'ayant pas fait, il est définitivement déchu de toute action contre ce dernier, et doit être déclaré non-recevable à leur égard :

par suite de ces motifs, le tribunal déclare la demande du sieur Jumelin non-recevable à l'égard des sieurs Nicolas Thésée et comp., Tardieu et Rey et comp., etc. Ce jugement est à la date du 19 avril 1820.

On voit, par l'effet de ce jugement, que le prêt à la grosse à ordre, transmissible par endossement, est soumis à toutes les règles des lettres de change ou billets négociables, et qu'il doit être protesté de même et dans les mêmes délais. Mais, dans le cas de recours en garantie, elle ne s'étend pas au paiement du profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé. Ainsi, à défaut de convention expresse, les endosseurs ne sont point tenus de garantir le paiement du profit maritime. Ils sont quittes en remboursant la somme principale, puisqu'il n'y a eu que cette somme transportée par l'endossement, et le profit maritime reste au premier endosseur, parce qu'il est le prix du risque qu'il a couru, et auquel les cessionnaires n'ont pas concouru.

SECTION III.

De la consistance sur le corps ou sur les facultés.

Après avoir défini la forme et les formalités à remplir pour valider un contrat à la grosse, il est essentiel de faire connaître sur quoi les emprunts peuvent être affectés. L'article 315 a réglé qu'ils pouvaient avoir lieu :

1° Sur le corps et quille du navire ;

2° Sur les agrès et apparaux ;

3° Sur l'armement et victuailles ;

4° Sur le chargement ;

5° Enfin, sur la totalité de ces objets conjointement, ou sur une partie déterminée de chacun d'eux.

L'argent donné sur le corps et quille du navire, est le prêt d'une somme pour servir à payer les frais de radoub aux divers ouvriers charpentiers, calfats et autres, ainsi que les bois et les matières qui ont servi à cet usage.

Le prêt fait sur les agrès et apparaux, est celui fait sur les voiles, les cordages, les vergues, les poulies, les guindages, les ancres, et autres ustensiles du navire.

Celui qui est fait sur l'armement et victuailles est limité aux canons et autres armes, aux vivres destinés pour la nourriture des gens de l'équipage et passagers, aux munitions de guerre et de bouche.

Celui qui est fait sur le chargement comprend toutes les marchandises chargées sur le navire, soit par l'armateur, soit par tout autre chargeur; ainsi, toute personne qui a chargé des effets sur un bâtiment, peut emprunter à la grosse sur ces effets.

Dans les divers cas où il y aurait plusieurs prêts à la grosse, les uns sur le corps et quille du navire, les autres sur les agrès et apparaux, d'autres sur l'armement et victuailles, enfin sur le chargement, si le navire venait à naufrager, les prêteurs ne pouvant exercer leurs priviléges que sur les objets spécialement affectés à leur emprunt, occasioneraient un désordre. C'est la cause qu'habituellement on ne divise plus ces objets, ainsi qu'on était dans l'usage de le faire autrefois. Aussi, actuellement, quand on passe un contrat à la grosse sur le navire, on y affecte collectivement le corps et quille du bâtiment, ses agrès, apparaux, armemens, victuailles et chargement, quoique la loi laisse toujours la faculté

d'emprunter sur les objets détaillés séparément par l'article 315 cité.

Mais rien n'est plus commun que de prêter sur le corps et quille du navire, en y comprenant les agrès, apparaux, armement et victuailles, sans y joindre le chargement, et on en use de même en fait d'assurance.

Comme aussi, on prête à la grosse sur le chargement, sans y comprendre le navire et ses agrès, armement et victuailles.

Dans le premier cas, le prêteur ne court que le risque de la perte du bâtiment; dans le second, le risque se borne à la perte des marchandises.

Il est aussi dans l'usage (et l'article, en disant le prêt, en a laissé la liberté) de prendre sur une partie de ce chargement; dans ce cas, on énonce les objets sur lesquels l'emprunt est fait.

Mais, si on emprunte sur ce que l'on a chargé dans un navire, sans en donner les détails, et qu'on dise qu'il est fait sur corps et facultés, l'emprunt fait ainsi comprend non-seulement l'entier intérêt de l'emprunteur dans tout ce qui est sur le bâtiment, comme argent, bijoux, dont il y a connaissemens ou factures, mais encore les marchandises désignées sous le nom de pacotilles. *Voyez* Emérigon, tom. 2, pag. 476.

Ce contrat n'est pas toujours fait à retour de voyage. Le disposeur à la grosse a le droit de stipuler que le profit lui sera acquis aussitôt que le navire sera arrivé au lieu de sa destination, ou après tant de mois de navigation heureuse.

Mais l'usage est qu'il n'est dû qu'au retour au lieu du départ, de sorte que, si les parties ne se sont point

expliquées, le contrat est censé fait pour le voyage entier. Toutefois, on peut régler la manière dont le voyage a été traité, par le profit maritime qu'on a stipulé : s'il est inférieur à celui des autres contrats, on peut présumer que la convention n'a été faite que pour l'*aller*.

Lorsque l'emprunt est fait pour l'*aller* et le *retour*, on convient assez souvent que si le navire n'est pas rentré à une époque déterminée, ou s'il survient une guerre, l'intérêt maritime augmentera de *tant pour cent par mois ;* mais, si on n'est pas convenu expressément de cette augmentation, elle ne doit pas avoir lieu, d'autant plus que le Code semble rejeter cette demande par son silence.

Il existe une défense de prendre une somme à la grosse au delà de la valeur des objets sur lesquels le prêt est affecté (326); ainsi, tout emprunt à la grosse fait pour une somme excédant la valeur de l'objet sur lequel il est affecté, peut, suivant les circonstances, sur la demande du prêteur, être déclaré nul, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur; cependant le contrat n'est pas nul de plein droit ; si l'emprunteur veut l'exécuter, le prêteur ne peut pas s'y soustraire; mais, si la nullité est prononcée, l'emprunteur doit rendre la somme qu'il aura reçue, quand même les effets affectés auraient péri par cas fortuit : mais non le profit maritime, parce qu'il n'est acquis que par l'arrivée de ces effets à bon port. On doit seulement payer les intérêts de cette somme par forme de dommages-intérêts.

Par suite, celui qui emprunte à la grosse sur des marchandises, n'est point libéré par la perte du bâtiment et de son chargement, s'il ne prouve pas qu'il y avait,

pour son compte, des effets jusqu'à la concurrence de la somme empruntée (329).

Au reste, rien n'est plus équitable, puisque le prêteur à la grosse court le risque de la perte par force majeure, de la chose sur laquelle il prête; dès lors la perte ne peut être pour son compte qu'autant qu'elle est effective, comme le profit n'est dû qu'autant qu'on a couru la chance du risque. Il faut donc, s'il est question de marchandises, qu'on justifie d'un chargement, comme nous l'avons dit, par connaissemens ou factures, ou de toute autre manière, au moins jusqu'à la concurrence de la somme prêtée. Sans cela l'emprunteur, pour se dispenser de rendre l'argent prêté, exciperait inutilement du naufrage du navire, et de la perte de son chargement.

Ainsi, s'il n'y a fraude, le contrat est valable jusqu'à la concurrence de la valeur des effets affectés à l'emprunt, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue, et le surplus de la somme empruntée est remboursé avec intérêt au cours de la place (317); de sorte que, toutes les fois que la déclaration du prix des objets aura eu lieu par erreur et sans fraude, quoique celle effective soit au-dessous de la somme prêtée, le contrat est valide; mais il ne peut valoir comme prêt à la grosse que pour le montant du prix réel des objets qui y auront été hypothéqués, et le surplus de la somme doit être rendu quand même les effets auraient été perdus avec le change, c'est-à-dire, avec les intérêts au cours de la place, et non pas seulement à 5 ou 6 pour cent, comme le taux légal le fixe dans les cas ordinaires.

SECTION IV.

L'emprunt ne peut être fait sur le frêt du navire, ni sur le profit espéré de la marchandise.

La loi, après avoir réglé la manière dont l'emprunt à la grosse peut être fait et sur quoi il doit porter, a fait des prohibitions; elle a défendu tous emprunts sur le frêt à faire du navire et sur le profit espéré des marchandises, et, en cas de contravention à cette disposition, le prêteur n'a droit qu'au remboursement du capital, sans aucun intérêt (318). Cette disposition doit aussi s'étendre au cas où il y a déjà un affrétement là où il n'en existe point, attendu que le frêt ne peut être gagné qu'autant que les marchandises arrivent à bon port.

La raison pour laquelle il n'est pas permis de prendre à la grosse sur le frêt à faire, c'est que le prêteur serait obligé d'être à la discrétion du preneur, qui ne s'embarrasserait que fort peu d'un frêt duquel il ne devrait plus profiter.

Il en serait autrement si le frêt était déjà acquis, comme il arrive quelquefois.

La défense de ne prendre aucun denier à la grosse sur le profit espéré des marchandises, est fondée sur ce qu'il n'y a encore rien de réel qui puisse servir de base au prêt; cette espérance pouvant être chimérique, et s'évanouir par le fait propre du débiteur propriétaire de la marchandise, il s'ensuit que, si le prêt se fait au départ, l'objet affrété n'est point connu; que si l'on attend le retour, il n'y a plus de risques à courir, et par conséquent plus de motifs d'emprunter à la grosse.

Au surplus, il ne suffit pas de veiller à la sûreté du

prêteur ; il faut encore empêcher que quelques individus, sollicités par le besoin, ou trop confians dans l'espoir d'un gain considérable, puissent risquer des fonds destinés à leurs premiers besoins. Ainsi, on a défendu de faire aucun prêt à la grosse sur les loyers du voyage des matelots ou gens de mer (319), attendu que ces sortes de prêts, loin d'être nécessaires, sont dangereux et ruineux.

Ils sont dangereux, parce que les emprunts, soit à la grosse, soit par voie d'assurance, pourraient rendre moins soigneux les hommes de l'équipage, qui n'auraient plus le même intérêt à la conservation du navire.

Ils sont ruineux, à cause du prix que le prêteur met à son argent, et ensuite parce que plus le matelot touche avant son embarquement, plus il dissipe, et ses gains se trouvent dévorés avant que d'être acquis.

Enfin, ils ne sont pas nécessaires, parce qu'il est des moyens moins dispendieux de pourvoir aux besoins des matelots; l'armateur ou le capitaine pouvant subvenir au peu d'avances que leur embarquement ou un cas fortuit rendent indispensables.

Il semble, d'après la rédaction de l'article 319, qui porte « Que nul prêt à la grosse ne peut être fait aux matelots ou gens de mer sur leurs loyers ou voyages, » que le prêteur n'a pas même le droit de saisir et arrêter les loyers pour se faire rembourser de ce qu'il a prêté ; je le pense ainsi, d'après la disposition de l'ordonnance de 1745, qui rend insaisissables les gages et salaires des matelots, d'autant plus que ce doit être la peine du prêteur, pour sa désobéissance à la loi ; l'article 3 du titre 5, livre III, de l'ordonnance de 1681, prononçait la confiscation.

SECTION V.

Sur quoi porte le privilége de la valeur des objets affectés.

NOUS avons vu sur quels objets peut être affecté le contrat à la grosse, il nous reste à établir quel en est le privilége et sur quoi il porte.

La loi dit : Sont affectés par privilége au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse sur le corps et quille du bâtiment, le navire, les agrès et apparaux, l'armement et les victuailles, même le frêt acquis.

Le chargement est également affecté aux capital et intérêts donnés à la grosse sur le chargement ; et si l'emprunt a été fait sur un objet particulier du navire ou du chargement, le privilége n'a lieu que sur l'objet et dans la proportion de la quotité affectée à l'emprunt (320).

On voit que ces dispositions se réduisent à ce que le prêteur à la grosse, en cas d'heureuse arrivée, a privilége sur des objets affectés au prêt pour le paiement de la somme donnée et à l'intérêt du profit maritime.

Ce privilége, comme on le voit, n'a rien que de juste et de légitime, puisque l'affectation forme une espèce de nantissement au profit du prêteur, et que, d'un autre côté, ce prêt a mis l'armateur en état de faire faire le voyage au navire ou d'en compléter le chargement, ce qui est conforme à l'article 45 de l'ordonnance de Wisbuy, de l'article 1er, chapitre 19 du *Guidon de la mer*.

Il est de même équitable, lorsque l'emprunt a été fait sur le corps du navire, que le frêt soit affecté au privilége, quoiqu'il ne soit pas permis d'emprunter à la grosse sur le frêt à faire, attendu que c'est le bâtiment affecté

au prêt qui a gagné ce frêt, et que l'accessoire doit suivre le sort du principal. Cela a lieu pour le frêt gagné d'avance au départ du navire, comme pour celui qui ne doit être payé que sur les marchandises arrivées à bon port ou sauvées. Si donc l'emprunteur fait l'abandon des débris du navire pour demeurer quitte de la somme empruntée à la grosse, il doit faire aussi l'abandon du frêt acquis ou non des marchandises sauvées, comme en cas d'assurance.

Mais si le prêt a été fait séparément sur le corps et quille du navire, sur ses agrès, apparaux et victuailles et sur le chargement, on distingue le privilége sur l'assignat du prêt.

Au premier cas, on le retient au navire ;

Dans le second, aux agrès et apparaux, et ainsi de suite, collectivement ou séparément, suivant que le prêt porte sur chacun de ces objets séparément, ou tous pris collectivement.

On règle ce privilége d'après le n° 9 de l'article 191 du Code de commerce.

Celui du prêteur à la grosse sur le corps du navire vient au même rang que les charpentiers, calfats et ouvriers. Tandis que s'il prête sur le chargement, il n'a à craindre de concurrence qu'avec le vendeur des marchandises qui ont formé le chargement.

Par suite, sont aussi affectées aux sommes empruntées, même dans le lieu de la demeure des intéressés, pour radoub et victuailles, les parts et portions des propriétaires qui n'auraient pas fourni leur contingent pour mettre le bâtiment en état, dans les vingt-quatre heures de la sommation qui en est faite (322).

Ainsi, comme on le voit, tout se règle par une valeur sur un objet.

C'est pourquoi, la valeur d'un navire comprend le corps, les agrès, les dépenses de radoub, les munitions de bouche et de guerre, les avances payées à l'équipage, et généralement tous les frais faits pour *la mise hors*, et quoiqu'il soit certain qu'à la fin du voyage, le bâtiment a moins de valeur qu'au départ, le prêteur n'est pas admis à prétendre une réduction d'évaluation pour le dépérissement naturel que la navigation a pu produire, même quand il serait arrivé à sa destination à bon bord. Le frêt qui représente ce dépérissement est, en sa qualité de fruit, affecté au prêt, et rend d'un côté ce que la navigation enlève de l'autre.

On évalue encore les marchandises au prix qu'elles valaient au tems de leur chargement, attendu que l'on doit présumer que le prêteur n'a voulu courir le risque que jusqu'à la concurrence de cette valeur.

Cette évaluation est faite, si la valeur n'est pas fixée par le contrat, d'après les factures, ou par les livres; à défaut, l'estimation en est faite suivant le prix courant au tems et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord du navire, tels que ceux d'emballages, enfonçages, charriages, droits de commission des expéditeurs, de douane, etc.

Ainsi, on peut emprunter jusqu'au montant de la valeur des marchandises qui ont diminué de prix par les variations de commerce, quoique non avariées, puisque, si on les eût gardées en magasin, elles auraient pu recouvrer ou même excéder le prix primitif.

Mais, il ne faut pas conclure de ce cas, que si des

marchandises, achetées depuis long-tems, ont gagné de valeur, on ne doive emprunter dessus que jusqu'à concurrence du prix d'achat ; dans ce cas, un autre principe modifie la règle générale. Le laps de tems, le cours des événemens, les frais de magasinage, de conservation, etc., les intérêts du prix d'achat, sont des causes d'élévation dans la valeur, qui forment un surcroît de capital ; or, nous avons vu qu'il n'est pas défendu d'emprunter sur un profit déjà acquis.

Si le contrat se fait sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc, et que l'estimation des marchandises ne soit pas faite, elle doit être réglée sur le pied de la valeur de celles qui ont été données en échange, en y joignant les frais de transport. Cette valeur est ordinairement justifiée par un extrait du livre du chargeur, ou par les factures des commerçans qui lui en ont fait la vente. Cependant, ces pièces n'excluent pas la preuve contraire ; mais, faute par l'emprunteur de fournir des pièces justificatives de leur véritable prix, l'appréciation doit avoir lieu sur le prix courant de ce qu'elles valaient à l'époque et au lieu du déchargement. C'est l'usage suivi dans les divers ports de France.

SECTION VI.

Par qui peut être souscrit un emprunt à la grosse.

Le droit de contracter un emprunt à la grosse, sur un objet, appartient à celui qui en est le propriétaire. S'il est à plusieurs, tous, ou la majorité, après une délibération, déterminent l'emprunt.

Le capitaine, par le seul fait de sa volonté, et sans être

intéressé dans le navire, a aussi le droit de l'affecter à un emprunt à la grosse.

On a vu, au chapitre *de l'obligation au capitaine de faire visiter le navire,* que, lorsque le navire est frêté par les armateurs, ou par le capitaine avec le consentement de ces derniers, si tous ou quelques-uns étaient en retard de contribuer de leur part, afin de le faire mettre en état d'entreprendre le voyage, le capitaine pouvait emprunter à la grosse sur celles des co-propriétaires refusans.

Mais si le capitaine, hors ce cas, empruntait dans les lieux de la demeure des propriétaires du navire, sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte, l'emprunt ne donnerait action et privilége que sur la portion que le capitaine peut avoir au navire et au frêt (234); ainsi l'emprunt à la grosse qu'un capitaine ferait sur tout ou partie du navire pour achever la cargaison, ou enfin pour ne pas retourner vide, lors même que l'équipage consulté aurait décidé l'emprunt comme avantageux, cet emprunt n'obligerait pas celui ou ceux pour le compte desquels il l'aurait contracté. Le prêteur serait réduit à exercer ses droits seulement contre le capitaine, ou les droits que celui-ci pourrait avoir courus en les refusant.

Le capitaine peut aussi, lorsqu'il est en voyage, emprunter sur le corps, les agrès et apparaux du navire, pour le radouber ou pour acheter des victuailles, afin d'en fournir à l'équipage pendant sa navigation. Cet emprunt peut même être fait sur les marchandises du chargement qu'il a le droit d'engager ou de vendre jusqu'à la concurrence de la somme que les besoins constatés exigent (224).

Ces sortes d'emprunts se font très-souvent par lettres de change que le capitaine souscrit au profit ou à l'ordre du prêteur, sur les armateurs du navire, et dont le paiement est soumis à la condition d'heureuse arrivée. De quelque manière qu'ils soient faits, il est essentiel d'énonçer la cause du prêt et de joindre au titre les pièces justificatives ; autrement les armateurs seraient en droit de refuser de l'acquitter. Cependant, si le prêt a été fait en bonne foi, l'armateur doit acquitter la valeur tirée, et il ne peut faire l'abandon du navire et du frêt autorisé dans l'espèce de l'article 216.

Il a été jugé par la cour royale de Rouen qu'un contrat à la grosse était nul, lorsque la valeur n'en a pas été fournie réellement pour le voyage qui est désigné. Cet arrêt est à la date du 12 juin 1821, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 2, partie II, page 143.

Un autre arrêt de la cour royale d'Aix a décidé que des billets à la grosse sur lesquels il a été fait une assurance, qui a été souscrite par un capitaine, non propriétaire du navire, sans l'observation des formalités prescrites par l'article 234 du Code de commerce, et sans que la totalité des deniers prêtés ait été réellement employée au voyage projeté et entrepris, ne sont point nuls à l'égard des assureurs, puisqu'ils ont un privilége sur ce qui revient au capitaine, provenant du navire et du frêt. Cet arrêt est à la date du 8 décembre 1820, confirmatif d'un jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 8 décembre 1819, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tome 2, partie Ire, page 59.

Le tribunal et la cour de Rouen ont décidé que la numération réelle des espèces était nécessaire pour la validité des contrats à la grosse, et que la simulation de cette cause les rendait nuls.

Le tribunal de commerce de Marseille et la cour d'Aix ont, par l'arrêt précité, jugé la même question d'une manière toute contraire.

Ces décisions nous paraissent avoir été trop loin.

La cour d'Aix devait, sans doute, débouter les assureurs, puisqu'ils étaient non-recevables à constater le billet de grosse qui représentait un aliment légitime de risque maritime. D'ailleurs les billets de grosse avaient des dates antérieures et étaient spécialement affectés sur le brik en litige.

Mais, en approuvant cet arrêt, nous ne pouvons pas donner une égale approbation à ses motifs.

Il nous semble qu'en disant, dans un de ses considérans, *qu'il n'est pas de l'essence du contrat à la grosse que la somme soit employée aux besoins du voyage qui va être entrepris*, la cour s'est écartée des vrais principes de la matière.

Cette doctrine peut donner lieu à des abus que cette cour n'a certainement pas eu l'intention d'autoriser. Par exemple, le créancier d'un armateur, pour une dette ancienne, s'entendrait avec son débiteur pour convertir cette dette en contrat de grosse sur des marchandises achetées à crédit, et obtiendrait ainsi un privilége sur ces marchandises au détriment des vendeurs non payés.

Quant à l'arrêt de la cour de Rouen, nous pensons qu'il a justement décidé en principe que le contrat à la

grosse était nul si la valeur n'avait pas été fournie réellement.

Mais, dans l'espèce où il a été rendu, on ne pouvait déclarer simulée la valeur procédant d'un billet à la grosse du voyage antérieur.

Cette valeur était réelle et légitime.

Les billets à la grosse par renouvellement ont toujours été reconnus par la loi : l'article 10 du titre *des contrats à la grosse* de l'ordonnance de 1681 et l'article 323 du code ne permettent pas d'annuler, *comme simulé*, un contrat à la grosse dont la valeur procédait d'un contrat de même nature, pour le voyage qui venait d'être accompli.

A ces divers cas il peut s'en adjoindre un autre. Un capitaine souscrira, par exemple, un billet à la grosse dans le lieu où l'armateur est en résidence ou passagèrement, et ce dernier, pour le rendre valide, approuvera l'emprunt au bas du billet; cette approbation rend-elle le propriétaire personnellement obligé envers le prêteur au-delà du navire et du frêt? Nous ne le pensons pas, attendu que la simple approbation donnée par le propriétaire à l'emprunt à la grosse fait par ce capitaine ne le rend responsable, d'après les articles 216 et 221, que jusqu'à la concurrence du prix du navire et du frêt; que l'abandon de ces deux objets fait par l'armateur est libéré, et quelles que soient les extensions que l'on puisse donner pour les autres cas, les priviléges étant de droit étroit, il n'est pas permis de les étendre d'un cas à un autre, et on ne doit jamais, en cette matière, augmenter, par des conséquences ni par des identités, le privilége

qui doit être établi par la loi même ; et, si la chose sur laquelle on a un privilége est éteinte, le privilége est évanoui. (Emérigon, sur les *Contrats à la grosse*, chap. 12.) Ce que la cour royale d'Aix a jugé, le 26 mai 1818; cet arrêt est rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 2, part. Ire, pag. 213 (1).

Le même arrêt a décidé, par suite du même principe, que, si le navire vient à périr postérieurement à la cessation du risque du prêteur à la grosse, celui-ci ne peut étendre son privilége sur les assurances faites par le propriétaire et dans lesquelles la somme prêtée n'a pas été comprise.

Au surplus, la régularité des pièces en faveur des prêteurs et leur bonne foi ne sont point un obstacle à l'égard de l'armateur, afin de l'empêcher de soumettre à l'examen la conduite du capitaine; celui-ci doit rendre compte, non-seulement des fonds, mais de la légitimité de l'emprunt ; et comme il pourrait avoir trompé les magistrats et le prêteur, il n'est pas admis à se justifier par le seul rapport des pièces régulières.

Ainsi, un capitaine qui emprunte sans nécessité est passible des poursuites criminelles autorisées, dans ces cas, par l'article 236. Il en serait de même, d'après l'article 408 du Code pénal, s'il avait dissipé les deniers dont l'emprunt aurait eu pour objet les besoins du navire, en sa qualité de mandataire salarié. Ce qui a été jugé par arrêt de la cour de cassation du 18 novembre

---

(1) Voyez à la fin de cette section une décision de la cour de cassation du 16 juillet 1827, qui casse et annulle un arrêt de la cour royale d'Aix, du 25 mars 1825.

1813, et par celui du 24 mai 1814. (Sirey, 1814, p. 18, 50 et 149.)

La cour de cassation a cassé et annulé un arrêt de la cour royale d'Aix, pour fausse application de l'article 216 du Code de commerce.

Cet arrêt a décidé une question grave de jurisprudence maritime, et la connaissance ne peut trop s'en répandre dans les ports de France.

On voit, par le développement même des motifs, toute l'importance que la cour de cassation attachait à cette question. Elle n'ignorait pas qu'il y a à cet égard, parmi les auteurs, de la *controverse sur les principes*. La cour royale d'Aix, qui avait adopté une opinion contraire à la sienne, était d'ailleurs connue par ses lumières ; c'était donc pour la cour de cassation une nécessité d'appuyer sa décision de toutes les preuves qui pouvaient lui donner encore plus de force; c'est aussi ce qu'elle a fait : elle n'a pas seulement posé les principes, elle les a justifiés ; elle en a montré la liaison ; elle en a fait voir la sagesse ; et l'on a maintenant le droit d'espérer que l'opinion ainsi développée, de cette cour si éclairée, deviendra la jurisprudence de toutes les autres.

Les sieurs Mercier père et fils, négocians, armateurs à Cette, et propriétaires du navire *le Saint-Joseph*, avaient choisi pour capitaine de ce navire le sieur Tourron, qui, en cette qualité, s'était chargé, moyennant un frêt convenu, du transport des marchandises appartenant aux sieurs Wulfrand, et autres négocians de Marseille.

Le navire part pour sa destination.

Mais à peine avait-il quitté le port de Cette, qu'il éprouve, par suite d'un gros tems, des avaries tellement

considérables, que le capitaine se voit dans la nécessité de relâcher au port de Gibraltar, pour faire travailler au radoub.

En vertu des pouvoirs que lui donne l'article 234 du Code de commerce, le capitaine, ne trouvant pas d'emprunt à faire sur le corps et la quille du navire, avec toutes les formalités prescrites, procède à la vente d'une partie des marchandises appartenant aux sieurs Wulfrand et autres.

De retour en France, on procède à la reddition des comptes.

Il résulte de ces comptes, que, déduction faite de la quotité proportionnelle que les chargeurs doivent supporter dans les avaries communes, il leur reste dû une somme de 30,211 fr. 22 centimes, employée par le capitaine au radoub du navire.

Les sieurs Wulfrand, et les autres intéressés, demandent le remboursement de cette somme aux sieurs Mercier, propriétaires du navire, et tenus à ce titre, suivant les articles 400 et 401 du Code de commerce, de supporter et payer les avaries particulières que ce navire a essuyées pendant le cours du voyage.

Ceux-ci ne nient pas qu'ils ne soient débiteurs de la somme de 30,211 fr. 22 centimes; mais, pour s'en libérer, ils font l'offre de l'abandon du navire et du frêt, parce que, suivant eux, l'article 216 du Code de commerce autorise les propriétaires du navire à faire cesser, par un abandon, la responsabilité civile des faits du capitaine.

Ces offres sont refusées.

Sur ce débat, jugement du tribunal de commerce de Marseille, qui les déclare bonnes et valables, et déboute

en conséquence les sieurs Wulfrand et autres de leur demande.

Sur l'appel, arrêt confirmatif de la cour royale d'Aix, du 26 mars 1825.

Pourvoi en cassation; et le 16 juillet 1827, arrêt de la cour ainsi conçu:

Vu les articles 1998, 2092 du Code civil, 21, 234 et 298 du Code de commerce;

Elle considère que l'article 234 du Code de commerce porte que, si, dans le cours du voyage, il y a nécessité de radoub, le capitaine peut vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent, et que les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et quantité, à l'époque de son arrivée;

Que cette obligation directe et personnelle des propriétaires, qui seraient tenus de rembourser au capitaine le prix desdites marchandises, s'il en avait tenu compte aux chargeurs, est la conséquence du mandat que le capitaine a exécuté, conformément au pouvoir qui lui a été donné;

Que cette même obligation personnelle de payer les marchandises vendues par le capitaine, pour les besoins constatés du navire, avait été imposée aux propriétaires, à toutes les époques de la législation du commerce maritime;

Qu'elle l'était par la loi première, ff. *de exercitoriâ actione*, § 5, 7 et 17, et dans les articles 19 et 20 du livre II, de l'ordonnance de 1681, au titre *du Capitaine*, suivant lesquels, de même que dans l'article 216 du Code

de commerce, le capitaine n'était obligé personnellement au paiement du prix des marchandises vendues, que s'il les avait vendues sans avoir fait constater la nécessité ;

Que cette obligation personnelle est d'ailleurs conforme aux règles du droit maritime, qui veut que les avaries particulières, au nombre desquelles sont les dépenses faites pour le navire, soient supportées et payées par les propriétaires de la chose qui a occasioné la dépense. (Art. 403 et 404 du Code de commerce.)

Elle considère encore, qu'il n'existe dans le Code de commerce aucune disposition explicite par laquelle, en dérogeant à l'article 2092 du Code civil, les propriétaires du navire aient été dispensés de remplir, sur leurs biens mobiliers et immobiliers, présens et à venir, les engagemens contractés pour eux par le capitaine, envers les chargeurs, dans les termes de son mandat.

Et qu'à défaut d'un texte précis, qui eût été nécessaire pour autoriser une semblable dispense, la cour royale n'a pas dû appliquer à l'obligation résultant de l'article 234, l'exception créée par l'article 216, dans lequel, après avoir ordonné que le propriétaire serait civilement responsable des faits du capitaine, le législateur a ajouté : la responsabilité cesse par l'abandon du navire et du frêt ;

1° Parce que les exceptions sont de droit strict, et que les tribunaux ne peuvent jamais, à l'aide d'inductions et de raisonnemens plus ou moins spécieux, étendre une exception faite par la loi au-delà du cas qu'elle a littéralement prévu ;

2° Parce qu'il est évident qu'il n'y a nulle analogie entre l'obligation imposée aux propriétaires dans l'ar-

ticle 234, d'acquitter leurs propres engagemens pris pour eux par le capitaine qui les représente, et celle que l'article 216 leur impose de répondre civilement de ce qui est dû par le capitaine personnellement, sans aucun recours contre les propriétaires;

3° Parce que le sens et la valeur des expressions employées dans l'article 216 sont déterminés par l'art. 1384 du Code civil, et ne s'entendent que de la responsabilité du dommage causé par les préposés, dans les fonctions auxquelles ils ont été employés; ce qui n'a aucun rapport avec l'obligation du mandant, d'exécuter les engagemens contractés par les mandataires, conformément au pouvoir qui lui a été donné;

4° Parce qu'en réunissant l'article 216 à l'article 217, avec lequel il est lié par l'adverbe *toutefois*, on voit que, dans l'un comme dans l'autre article, il n'est question que de la responsabilité du dommage causé, ou par le capitaine, ou par les militaires embarqués sur le navire, avec cette seule différence qu'à l'égard des faits du capitaine qui ont causé le dommage, les propriétaires ne peuvent faire cesser la responsabilité que par l'abandon du navire et du frêt, tandis qu'ils ne sont responsables du dommage causé par les militaires qui sont sur le navire, ou les équipages, que jusqu'à la concurrence de la caution qu'ils ont dû donner;

5° Parce que, de l'article 298, portant qu'il sera tenu compte aux chargeurs du prix des marchandises vendues, même si le navire se perd, il résulte que le navire et le frêt ne sont pas, comme dans le cas où il n'y a lieu qu'à la responsabilité du dommage par le capitaine, affectés seuls au paiement desdites marchandises, et que, relati-

vement à cette dette individuelle, ainsi que l'a qualifiée l'orateur du gouvernement, les propriétaires ont été laissés sous l'empire du droit commun.

Elle a de plus considéré qu'à tant de preuves géminées de l'impossibilité d'étendre, à l'article 234, l'exception créée pour le cas prévu par l'article 236, la cour royale a opposé que l'article 216 était conçu dans des termes tellement absolus et généraux qu'ils embrassent nécessairement tant les actes légitimes que les fautes du capitaine;

Qu'à l'appui de cette proposition elle a cité la loi 218, ff. *de verb. signif.*, ainsi conçue : *verbum* FACERE *omnem omnino faciendi causam complectitur, dandi, solvendi, numerandi, judicandi, ambulandi;*

Mais que c'est précisément parce que ce mot *fait*, pris isolément, n'a pas de valeur fixe et déterminée qu'on ne peut pas lui en donner d'autre que celle qu'il reçoit de son rapport avec l'objet relativement auquel il est employé;

Qu'ainsi dans l'article 216, qui a pour objet de rendre les propriétaires civilement responsables des faits du capitaine, ces faits ne peuvent s'entendre que de ceux qui, suivant la loi, donnent lieu à la responsabilité;

De même que la loi *de exercitoriâ actione*, où il est dit, en termes encore plus absolus, § 5 : *Omnia facta magistri debet præstare is qui eum proposuit;* Ulpien enseigne, au § 7, que néanmoins le prêteur n'accorde pas action contre les propriétaires pour toute sorte de causes, mais seulement pour ce que le capitaine a fait dans les limites de son mandat. *Non autem ex omni causâ prætor dat in exercitorem actionem sed ejus rei nomine, cujus ibi proposi-*

tus fuerit, id est, si in eam rem propositus sit..... ut pacto..... si quid reficiendæ navis causâ, contractum vel impensum est;

Enfin, elle considère que, si l'on a pu craindre que le capitaine compromît par ses fautes, délits ou quasi-délits *la fortune de terre* des propriétaires, et par ce motif limiter leur responsabilité, ce motif n'existe pas, lorsque le capitaine ne contracte que des engagemens reconnus nécessaires pour la conservation du navire, et tels que les propriétaires auraient dû les contracter eux-mêmes : dans ce dernier cas, la justice exige qu'ils acquittent, pour le tout, les engagemens du capitaine. La loi 2, *de exercitoriâ et institoriâ actione*, relative aux actions noxales, fournit un exemple de la différence qu'il convient de faire entre ces diverses obligations. *Ex contractibus servorum, quamvis de peculio duntaxat domini teneantur; de eo tamen quod in eam rem eorum versum est, etiam in solidum convenire posse, dubium non est;*

Et considère que, de tout ce qui précède, il résulte qu'en déclarant valables et libératoires les offres d'abandon du navire et du frêt faites par les sieurs Mercier, et en déboutant Wulfrand-Pujet et consorts du surplus de leur demande, la cour royale a fait une fausse application de l'article 216 du Code de commerce, et expressément violé, tant l'article 234 du même code, que les art. 1998 et 2092 du Code civil.

La cour, par tous ces motifs, a cassé l'arrêt de la cour d'Aix. Sa décision est à la date du 16 juillet 1827.

SECTION VII.

S'il y a eu concours de plusieurs prêteurs à la grosse, quels sont les préférés?

S'IL y a plusieurs emprunts successifs sur la même chose, on distingue celui sur le navire, d'avec celui sur des marchandises.

C'est pourquoi la loi a voulu que les emprunts faits pour le dernier voyage du navire fussent remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage, quand même il serait déclaré qu'elles sont laissées par continuation ou renouvellement, et que celles empruntées pendant le voyage obtinssent la préférence sur celles qui seraient empruntées avant le départ du navire, et là où il aurait été fait pendant le même voyage plusieurs emprunts, le dernier doit toujours être préféré à celui qui l'a précédé (323). Cet article est puisé dans l'article 10 du titre *du contrat à la grosse* de l'ordonnance de 1681, et dans le *Guidon de la mer,* chap. 19, articles 2 et 3.

La raison de la préférence que la loi accorde au prêteur à la grosse, pour le dernier voyage, est qu'il est à présumer que ce sont ses deniers qui ont mis le navire en état de faire le voyage, ce qu'on ne peut dire qu'improprement de ceux prêtés nouvellement à l'occasion d'un premier voyage, et qui ont été laissés par renouvellement ou continuation pour un second.

Il est vrai que le prêteur avait la faculté de se faire payer et de redonner ensuite la même valeur à la grosse sur le second voyage; mais ne l'ayant pas fait, et s'étant contenté de renouveler l'engagement, il est juste qu'un autre qui aura fourni l'argent avec lequel le navire aura

été équipé l'emporte sur lui. Telle est l'opinion de Kuriche, question 25, fol. 880. Casaregis, disc. 18, nos 14 et 23, et disc. 62, n° 20.

C'est pourquoi la loi a voulu que les deniers pris à la grosse, durant le cours du voyage, passassent avant ceux qui ont été prêtés avant le départ du navire, parce que, sans ce secours, le navire n'aurait pu continuer son voyage.

Ainsi, ceux qui ne voudront pas courir la chance de voir perdre leurs priviléges doivent se faire rembourser et quittancer la somme reçue; et ensuite faire un nouveau contrat à denier découvert pour le second voyage, en le soumettant à l'enregistrement dans les formes que nous avons indiquées. Par ce moyen, ils seront réellement prêteurs à la grosse, et entreront en concurrence avec les autres prêteurs, de même que pour le second voyage.

Par le moyen de la remise des fonds faits réellement, il n'y a plus de préférence à accorder à celui qui aurait réellement fourni les deniers pour le nouveau voyage, ainsi que le disaient les articles 2 et 3 du *Guidon de la mer*, chap. 19; par la raison que, l'argent étant donné en concours avec le dernier prêteur, on ne peut pas dire que ce soit le sien plutôt que celui qui a été de nouveau donné et versé dans un même sac qui en est sorti le premier pour le besoin du navire, d'autant plus que le prêteur ne doit pas suivre l'emploi de son prêt, puisque le capitaine en répond civilement et criminellement, ainsi que nous l'avons dit.

Les emprunts faits sur la marchandise ont aussi lieu avant ou après le voyage : les premiers viennent au concours, sans égard à la date; mais s'ils ont été faits en

route, on doit diviser le motif; savoir : s'il procède de nouveaux achats, afin d'augmenter le chargement, tel qu'un rachat, contribution aux avaries. Dans le premier cas, il n'y a lieu à aucune préférence; dans le second, il est préféré aux emprunts faits avant le départ; à cet égard, on suit les mêmes règles que pour les emprunts sur le navire.

Il arrive fréquemment qu'en force de l'article 331 il y a prêt à la grosse et assurance sur le même objet; dès-lors, LE PRODUIT DES EFFETS SAUVÉS DU NAUFRAGE est partagé entre le prêteur à la grosse, *pour son capital seulement,* et l'assureur, pour les sommes assurées au marc le franc de leur intérêt respectif, sans préjudice des priviléges établis à l'article 191.

La disposition renfermée dans cet article n'est point limitée; elle est applicable dans tous les cas où il y a un sauvetage, par suite d'un accident maritime quelconque. Telle est l'opinion de Locré en expliquant l'article; Emérigon, tome 2, page 544; ce qui a encore été jugé par le tribunal de commerce de Marseille, le 13 août 1813; ce jugement est rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime,* tom. 3, part. 1, page 126.

SECTION VIII.

De l'exigibilité arrivée par le fait de celui qui emprunte, ou des exceptions que l'emprunteur peut opposer au prêteur.

NOUS avons vu, à la section première de ce chapitre, que l'art. 311, pour rendre valide un contrat à la grosse, exige que l'on énonce le nom du navire, celui du capitaine, le pavillon, etc.; de sorte qu'une fois que l'on a

chargé le navire indiqué, le capitaine ne peut plus faire passer sa cargaison d'un navire sur un autre, hors le cas de force majeure; autrement le prêteur à la grosse sur marchandises chargées dans un navire désigné au contrat ne supporte pas la perte des marchandises, même par fortune de mer, si elles ont été chargées sur un autre navire (324).

Ainsi, lorsque le cas de force majeure arrive, attendu que le prêteur n'a voulu se charger du risque qu'à la condition que les marchandises ou tous autres objets sur lesquels porte le prêt le courraient avec tel navire, on ne doit les transférer sur un autre bâtiment qu'après avoir fait constater l'événement arrivé et la nécessité du transbordement : sans cela, si le navire qui porte les marchandises transbordées venait à périr, le capitaine serait tenu de la restitution du prêt et des dommages-intérêts. M. Pothier, dans son *Traité du contrat à la grosse*, art. 2, § 3, n° 18, rapporte une espèce qui prouve combien il est nécessaire de faire constater, en ce cas, la nécessité du chargement.

Mais si le navire n'était pas désigné, l'emprunteur est libre d'en choisir un, en se conformant aux règles de la prudence; une fois ce choix fait, le navire est censé avoir été choisi par l'un et l'autre et ne peut plus être changé.

L'exigibilité de l'emprunt arrive aussi lorsque, après être convenu d'un voyage pour tel pays, le bâtiment est dirigé sur un autre, ou s'il déroute, parce que les risques cessent d'être à la charge du prêteur, à l'égard duquel il en est comme si les marchandises étaient arrivées à bon port.

Peu importe ensuite que le navire reprenne ou non la

route convenue, puisque la rupture a, à l'instant même, effectué l'effet de terminer les risques, de sorte qu'ils ne peuvent plus recommencer à courir sans une nouvelle convention.

La seule exception de force majeure peut être reçue, et nous avons déjà fait connaître la plupart de ces cas qu'on doit regarder comme événemens dont un prêteur à la grosse court les risques, tels que la tempête, le naufrage, l'échouement, le jet, l'abordage dont l'auteur est inconnu, le feu, la prise, le pillage, l'arrêt par ordre des puissances, les suites d'une déclaration de guerre et représailles, les changemens forcés de navire ou de voyage, l'engagement de marchandises, ou la mise en commun de vivres pour les besoins de la navigation, la contribution aux pertes éprouvées par autrui, etc.

Ainsi, si les effets sur lesquels le prêt à la grosse a eu lieu *sont entièrement perdus* et que la perte soit arrivée par cas fortuit *dans le tems* et *dans le lieu* du risque, la somme prêtée ne peut être réclamée (325); de même, ne sont point à la charge du prêteur les déchets, diminutions et pertes qui arrivent *par le vice propre de la chose* et les dommages causés par le fait de l'emprunteur (326). Cependant, en cas de naufrage, *le paiement des sommes empruntées* à la grosse *se réduit à la valeur* des effets sauvés et affectés au contrat, déduction faite des frais de sauvetage (327).

Le tribunal de commerce de Marseille a décidé que les frais de sauvetage et de recouvrement des marchandises ne peuvent être mis en compte pour compléter la perte des trois quarts et pour autoriser l'abandon (339). Ce jugement est à la date du 20 février 1817, rapporté par le

Journal de jurisprudence commerciale et maritime, tom. 1, part. Ire, page 303.

Des termes *sont entièrement perdus* il ne faut pas conclure que, si la perte n'est pas entière, le contrat subsiste dans son intégrité. La simple raison exige que celui qui est dans le cas de supporter la perte, quand elle est totale, ne la supporte que par proportion quand elle ne l'est pas. Ainsi, si elle est de la moitié, par exemple, ou du tiers, l'on doit réduire le contrat à proportion, et cela est si juste qu'une convention contraire serait déclarée nulle, attendu qu'elle serait usuraire. Cette distribution doit être faite sur chaque objet sur lequel le prêt est fait; de telle manière que la perte de l'un, en tout ou en partie, n'influe nullement sur l'autre qui est sauvée; de sorte que la perte ne tombe sur le prêteur qu'autant que de l'objet affecté au prêt il ne reste pas dequoi remplir la somme prêtée.

Dans le tems; comme si le prêt est fait pour un nombre de mois, lorsque le terme convenu est arrivé, le profit maritime est acquis, quelque événement subséquent.

Dans le lieu; ainsi, dans le cas où le navire change de route sans nécessité constatée par l'équipage, ou sans l'agrément du prêteur, celui-ci ne répond pas des risques que court le navire pendant le tems de la fausse route. (Valin, sur l'article 2, tit. 5, liv. 3 de l'ordonnance de 1681. Stypamnus, part. 4, *cap.* 2, n° 80 *et seq.*, fol. 383 *et seq. id.* Kuriche, *ad tit.* 6, *juris Anseatici*, fol. 763 et lieux des risques.) *Intellige* s'il n'y a force majeure par vent contraire ou autrement.

Par le vice propre de la chose; comme si le navire a péri par suite de caducité, parce que les principaux membres

étaient viciés et hors de service, quoique le bâtiment ait essuyé des coups de vent ou de mer capables d'incommoder un meilleur navire.

Le vice propre de la marchandise procède encore de sa mauvaise qualité ou des déchets auxquels elle est naturellement sujette, comme des soieries qui se piquent, du vin qui s'aigrit, des barriques d'eau-de-vie ou d'huile qui coulent. Tout celà, arrivant sans tempête ou autre fortune de mer, est pour le compte du propriétaire et non du prêteur à la grosse ou de l'assureur. (Art. 8, chap. 5 du *Guidon de la mer*. Stypamnus, *ad jus maritimum*, part. 4, chap. 7, n° 320 *et seq.*, fol. 457.)

Les déchets qui arrivent aussi par la faute du maître ou des gens de l'équipage, pour avoir mal arrimé les marchandises, avoir surchargé le navire, ou autrement, par leur malice ou impéritie, ne regardent pas non plus le prêteur à la grosse, à moins qu'il ne s'en soit expressément chargé. A cet égard, le chargeur a une action en dommages-intérêts contre le capitaine.

Pour ce qui est du dommage causé par le fait propre du propriétaire, c'est nécessairement lui seul qui en répond, et toute convention contraire serait regardée comme illicite, frauduleuse et contraire aux bonnes mœurs; par conséquent comme non avenue, conformément aux principes retracés par les articles 6, 900, 1133 et 1172 du Code civil.

Par la même raison, le prêteur à la grosse n'est pas garant de la confiscation des marchandises prohibées. Loccenius, *de jure maritimo*, liv. 2, ch. 6, n° 9, fol. 199.

Quand l'article 327 a dit : *Que le paiement des sommes empruntées sera réduit à la valeur des effets sauvés*, on doit

entendre qu'il accorde au prêteur, ainsi que le réglait l'article 17 du titre 5, liv. 3, de l'ordonnance de 1681, tout ce qui reste des marchandises pour acquitter le preneur, et que le premier, en ayant épuisé la valeur, ne peut plus rien demander au-delà.

SECTION IX.

Comment règle-t-on le temps du risque, s'il n'est point exprimé?

On a vu comment le contrat à la grosse doit être souscrit; mais il arrive quelquefois que ce titre ne détaille pas les risques; dans ce cas, si le tems de ces risques n'est point déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armement et victuailles, du jour que le navire a fait voile jusqu'au jour où il est ancré et amarré au port ou au lieu de sa destination.

Quant aux marchandises, le tems des risques court du jour où elles ont été chargées sur le navire ou sur les *gabares* pour les y porter, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre (328).

Nous avons fait connaître au chapitre des *Devoirs du capitaine à son arrivée*, page 329, comment l'obligation de délivrer les marchandises à terre est remplie, lorsqu'elles sont mises à quai, c'est-à-dire, déchargées sur le quai; nous y renvoyons nos lecteurs.

Comme on le voit, la loi ne parle point du cas où l'on n'a pas de nouvelles du navire après un certain tems, attendu que le prêteur à la grosse n'a point d'abandon à faire alors pour demeurer quitte de son engagement, et pour que le donneur ne puisse l'inquiéter qu'en prouvant

que le navire est arrivé à bon port. (Clairac, sur l'art. 2, chap. 18, du *Guidon de la mer*. Valin, tom. 2, page 15.)

Conformément à ces règles qui sont générales, celui qui emprunte à la grosse sur des marchandises n'est point libéré par la perte du navire et du chargement, s'il ne justifie pas qu'il y avait pour son compte des effets jusqu'à la concurrence de la somme empruntée (329); sur quoi l'on doit entendre que, si l'emprunt était fait sur des effets désignés, ce sont ceux-là et non d'autres dont il faudrait prouver l'existence à bord. S'il y avait fraude, le prêteur pourrait agir pour faire annuler le contrat, ainsi que nous l'avons dit (316).

Au reste, le prêteur à la grosse court le risque de la perte par cas fortuit de la chose sur laquelle il prête; mais la perte ne peut être pour son compte qu'autant qu'elle est réelle; comme le profit n'est acquis qu'autant qu'il y a effectivement lieu à des risques.

Ainsi, s'il s'agit de marchandises, il faut qu'il y ait preuve d'un chargement, au moins jusqu'à concurrence de la somme prêtée, sans quoi l'emprunteur exciperait vainement de la perte du navire et de son chargement pour se dispenser de la restitution de la somme.

Cette preuve se fait, comme nous l'avons indiqué, par les livres, factures ou connaissemens, mais la loi n'en exclut aucune. En effet l'emprunteur n'ayant rien perdu par le naufrage, de quel droit se prétendrait-il quitte d'une somme dont il a fait ailleurs son profit?

Par suite de ce principe, il est juste aussi que, dans quelque état que les choses affectées au prêt arrivent à leur destination, l'emprunteur doive rembourser le capital et le profit maritime; mais si elles ont éprouvé des

avaries, le prêteur doit l'indemniser, ainsi que nous l'avons dit au chapitre des avaries, page 347.

Le mot avarie, en fait de contrat à la grosse, s'entend de toute perte, détérioration ou dépense, qu'une force majeure, ou un cas fortuit maritime, oblige de faire ou de supporter dans les choses affectées au prêt, ou à leur occasion; de sorte que les prêteurs à la grosse contribuent, à la décharge de l'emprunteur, aux avaries communes. Quant aux avaries simples, elles sont aussi à la charge des prêteurs, s'il n'y a convention contraire (330).

On voit, par ces dispositions, que, s'il existe des avaries communes, le prêteur est dans le cas de payer à l'emprunteur sa part de contribution; sauf à recevoir des autres chargeurs ce qu'ils seront obligés de payer pour leur contribution sur les objets évalués et affectés au prêt.

Que, si les avaries sont simples, par une dérogation à l'ordonnance de 1681, soit qu'elles consistent en détériorations ou pertes, soit qu'elles consistent en dépenses pour réparations, séjour forcé, changement de navire, prix de rachat, frais de main-levée, etc., le prêteur rembourse la somme à laquelle elles sont évaluées, et n'a de subrogation que si l'emprunteur a droit de s'en faire rembourser et garantir par d'autres. Quant aux sommes qui doivent être remboursées de cette manière, elles s'imputent sur le capital prêté à la grosse, pour diminuer le profit maritime; mais il ne court que du jour où le prêteur a été mis en demeure légale. Après cette mise en notice, on doit opérer la contribution de la manière dont nous l'avons établi au chapitre *des Avaries*.

SECTION X.

Du ristourne pour défaut ou insuffisance d'objets affectés.

NOUS avons vu, par tout ce que nous avons dit, que l'emprunteur ne devait pas, au préjudice du prêteur, faire usage de la facilité d'emprunter à la grosse pour s'enrichir au détriment de ce dernier. Que si les marchandises n'ont pas été exposées aux risques, ou si on n'a exposé que des valeurs au-dessous de la somme empruntée, cette somme, ou la partie qui est le surplus de la valeur des objets mis en risque, n'est plus présumée avoir été prêtée à la grosse.

Nous devons faire remarquer dans cette section que ce contrat est encore conditionnel, nonobstant le consentement des contractans, par la traduction même des objets ou sommes fournis qui ont fait naître des obligations parfaites et irrévocables, et qu'il est de sa nature de ne produire les effets qui lui sont particuliers, qu'autant que les objets affectés à l'emprunt auront couru des risques maritimes. (Emérigon, tom. 2, page 392, art. 3 et 4 de la Hanse teutonique.) Que cette condition est nécessairement sous-entendue, et, si on ne l'exécute pas, le prêt cesse d'être aléatoire, puisqu'il devient un prêt ordinaire, le contrat n'étant véritablement à la grosse que depuis le jour que le péril a commencé d'avoir son cours : *ex eâ die, periculum spectat creditorem*, L. 3, ff. *de naut. fœn.*

D'où il suit que si le prêteur consomme l'argent à terre, sans l'exposer aux risques de la mer, ce n'est plus un contrat à la grosse, quoiqu'il soit qualifié par l'écrit.

Si eodem loco consumatur, non erit trajectitia. L. 1, ff. *de naut fœn.*

Ainsi, il y a lieu à une diminution proportionnelle qu'on nomme *ristourne*, tant sur le capital que sur le profit maritime.

La ristourne a très-souvent lieu par défaut ou insuffisance d'objets affectés aux risques; nous en ferons le sujet de deux paragraphes.

§ I. — Du ristourne par défaut de mise en risques.

Point de risque, point de change maritime, puisqu'il en est le prix : *periculi pretium*. Voici comme parle M. Pothier, n° 38, *quid* si le prêteur « n'a aucun risque, *pecta*, » parce que le voyage a été rompu? l'emprunteur sera » bien obligé, en ce cas, de rendre la somme qui lui a » été prêtée; mais il ne sera pas obligé de payer en outre » la somme qu'il a promis de payer pour le profit maritime; car le profit maritime étant le prix des risques » que le prêteur devait courir, des effets sur lesquels le » prêt a été fait, il ne peut lui être dû de profit maritime, quand il n'a couru aucuns risques, ne pouvant » pas y avoir un prix de risques s'il n'y a pas eu de risques. La condition qu'il y aura des risques à courir est » une condition qui est essentiellement renfermée dans » l'obligation que l'emprunteur a contractée de payer le » prix des risques : *Tacitè inest ex naturâ rei in obligationem deductæ.* »

D'après cette décision, qui est conforme à tous les auteurs qui ont écrit sur la matière, tels que Valin et Emérigon, l'emprunteur peut rompre le voyage : dans ce cas, le prêteur n'a droit qu'à son capital et aux intérêts, du

jour du prêt, au taux légal du commerce, qui a été réglé par la loi du 3 septembre 1807, bul. 158, puisque, dans l'espèce, à défaut de chargement par l'emprunteur, il n'a couru aucun risque. (Hanse teutonique, page 16; Pothier, n° 39.)

On s'aperçoit que ces intérêts sont la représentation de l'usage de son argent, qu'il aurait pu faire valoir d'une autre manière; c'est le dédommagement du gain présumé qu'il aurait fait, et pour lui éviter la perte de sa confiance en prêtant à la grosse.

Ordinairement on accorde un demi pour cent de la somme réduite en prêt, comme une indemnité des peines, droit de signature et démarches que la convention a pu lui occasioner, ainsi qu'on l'accorde en matière d'assurance. Le prêteur a, pour être remboursé, tant de son principal que de ses intérêts et du demi pour cent, le même privilége qu'il aurait pu exercer pour le remboursement de tout ce qui lui aurait été dû si la convention eût été exécutée.

Lorsqu'on expédie un navire, il y a défaut de risques quand on charge des objets autres que ceux dénommés au contrat, ou qu'on les expédie pour un voyage autre que celui qui a été fixé; quand il ne part point ou quand il part pour une autre destination; par exemple, si un bâtiment sur lequel on a emprunté à la grosse est en armement à Marseille, destiné pour Barcelone, et qu'il fasse le voyage de Livourne.

Il est souvent douteux si le voyage a été définitivement changé ou s'il n'a été que rompu depuis qu'il a commencé. Dans l'exemple ci-dessus donné, le fait n'est pas douteux, car un navire, armé à Marseille, en destination

pour Barcelone, ne fait pas un seul moment, lorsqu'il se rend à Livourne, une partie de la route qui conduit à ce premier port; mais, si un navire a dû partir de Toulon pour Gibraltar et qu'il se rende à Nice, l'incertitude est plus grande parce que la direction est la même au commencement du voyage, puisqu'on peut se demander si effectivement le départ n'était pas pour Gibraltar, et si l'entrée à Nice n'a pas été une simple rupture de voyage. Dans cette hypothèse, les expéditions que le capitaine doit prendre lèveront presque toujours l'incertitude. Si le navire annoncé dans un contrat de prêt à la grosse devait se rendre à Nice, et qu'il prît ses congé et passe-port pour Gibraltar, l'accident qui le ferait périr, à peu de distance de Toulon et dans la route même que suivent les navires en se rendant à Cadix, ne serait pas réputé un accident à la charge du prêteur, parce que les expéditions constatent que le navire ne faisait pas le voyage convenu.

§ II. — Du ristourne pour insuffisance des choses exposées aux risques.

L'article 15 de la Hanse teutonique voulait que si le preneur n'avait pas pu ou voulu charger des effets pour la valeur des sommes prises à la grosse, le contrat, en cas de perte, fût diminué à proportion des effets chargés et ne subsistât que pour le surplus, dont le preneur paierait le change, suivant le cours de la place où le contrat aurait été passé jusqu'à l'entier paiement du principal; et si le navire arrivait à bon port, il ne serait aussi dû que le change, et non le profit maritime de ce qui excéderait la valeur des effets chargés. Notre code a voulu la consistance et la désignation de la chose affectée; ce

qui nous conduit à la conséquence que le prêteur a droit d'exiger de l'emprunteur qu'il justifie qu'au moment de l'événement qui a occasioné la perte des effets chargés dans le navire, il avait des marchandises à lui en suffisance pour garantir la somme empruntée, ou s'il a pris des fonds pour aller faire des achats aux colonies, que l'argent, qui y était destiné, fût sur le navire en valeur effective, afin de courir le risque maritime et être employé à l'usage déterminé par le contrat, et de contester la preuve que ferait ce dernier. (Emérigon, t. 2, p. 501.)

La preuve de l'utile emploi de l'argent, donné à la grosse, n'est jamais à la charge du donneur. Il suffit que celui-ci exhibe son contrat à celui qui a reçu ses deniers ou à ses ayant causes. (Casaregis, disc. 1, n° 37. Pothier, n° 52. Emérigon, chap. 4, sect. 7, § 3 et 4, et sect. 8.)

Nous avons fait remarquer que c'est par les connaissemens, déclarations du capitaine et tous autres moyens admis à faire *preuve*, que le chargement doit être *prouvé*.

Quant à la valeur des marchandises, les factures, les livres et le bulletin du cours, ou prix courant certifié par les courtiers ou agens de change, servent à la fixer.

Celle du navire s'établit par l'acte de francisation et de construction, ou par rapport d'experts rédigé conformément à l'art. 10 de la déclaration du 17 août 1779.

L'insuffisance quelquefois résulte de la fraude ou de la simple erreur de l'emprunteur.

Ces deux cas doivent être régis par des principes différens, ce qui fera le sujet de deux articles.

ARTICLE PREMIER. — Du ristourne résultant de la fraude de l'emprunteur.

Nous avons déjà établi que tout emprunt à la grosse fait pour une somme excédant la valeur des objets sur lesquels il est affecté peut être déclaré nul, à la demande du prêteur, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur; mais que le contrat n'était pas nul de plein droit, et que l'emprunteur peut faire preuve de bonne foi.

C'est pourquoi, lorsque le résultat d'une vérification apprend que la totalité des objets affectés à l'emprunt, n'a pas couru le risque, ou que ces objets n'ont pas le prix fixé, l'emprunteur a la faculté de faire voir que le déficit dans le chargement, ou le haut prix de l'évaluation, provient d'une erreur de sa part ou de celle de ses commissionnaires.

Que, si le prêt a été fait dans une ville, autre que la résidence de l'emprunteur, et par des personnes interposées, on a lieu de présumer qu'il n'existe pas de fraude. La justification présenterait plus de difficulté si l'emprunteur lui-même avait pris les fonds.

Cependant on ne devrait pas s'arrêter à de légères différences et laisser ces décisions à la prudence du juge.

Néanmoins, la fraude se présume toujours contre celui qui emprunte à la grosse sur des objets assurés, ou qui aurait fait assurer des objets affectés à un emprunt, ou enfin qui, ayant emprunté et fait des assurances sur le même chargement, n'aurait pas, en délaissant aux assureurs, fait les déclarations à l'aide desquelles ceux-ci pussent vérifier si le prêt et l'assurance remis égalent ou excèdent la valeur desdits objets. (M. Pothier, n° 12.)

Ainsi, d'après le principe établi, si le prêteur parvient

à prouver la fraude de l'emprunteur, le contrat, ainsi que nous l'avons déjà dit, peut être annulé sur sa demande, et l'emprunteur est tenu, dans ce cas, de rendre toute la somme, sans qu'il puisse exciper de quelque partie de la convention; mais il n'est dû aucun profit maritime, aucun risque n'ayant été couru, et ce dernier n'a seulement droit qu'à se faire allouer, suivant le cours du commerce de terre, les intérêts de la somme par forme de dédommagement. Emérigon, tome 2, page 398, dit: « Le contrat est déclaré nul à cause de la fraude du pre-» neur; on retombe dès-lors nécessairement dans la dis-» position du droit commun qui donne cours à l'intérêt » de terre. » *Vid.* les décisions rapportées par cet auteur, chap. 8, sect. 3, de son contrat à la grosse, et ch. 18, sect. 5, de son *Traité d'assurances.*

Il a été jugé par l'amirauté de Marseille, le 31 janvier 1735, qu'un capitaine qui avait pris des deniers au-delà de son intérêt devait rembourser avec le capital les intérêts de terre depuis le jour où on avait fourni la somme et dépens. L'article 317 a confirmé cette jurisprudence.

C'est par suite de cette règle que, si le navire arrive heureusement, le preneur, coupable de fraude, ne peut se dispenser de payer le change maritime : l'exception de dol lui impose silence et ne lui permet point de proposer le ristourne.

En pareil cas, l'armateur ne saurait se dispenser de payer le capital et le change maritime de l'argent pris à la grosse par son capitaine dans le cours du voyage, parce qu'il répond des faits du maître et qu'il le représente, à moins qu'il n'abandonne le navire et le frêt.

Il est bien vrai que le prêteur a la double chance, dans le cas d'heureuse arrivée, de réclamer la somme prêtée et le profit maritime, et, en cas de sinistre, de s'affranchir des risques. La peine nous paraît juste, puisqu'elle est la suite de la fraude de l'emprunteur, et cette peine est bien légère, puisqu'il n'est puni qu'en payant un intérêt dû, quand il faudrait lui faire l'application d'une peine corporelle pour un délit qui est une tentative de vol, une vraie filouterie, un larcin non spécifié, mais classé par l'article 401 du Code pénal.

ART. II. — Du ristourne causé par erreur de l'emprunteur.

Après avoir vu, dans le précédent article, que le ristourne résultant de la fraude peut anéantir le contrat à la grosse, il est nécessaire d'examiner si, quand, sans la la fraude de l'emprunteur, l'objet affecté n'a point été chargé en entier, ou n'a pas un prix égal à la valeur prêtée, le contrat peut subsister.

L'article 317 a prévu le cas, ainsi que nous l'avons fait connaître précédemment; dès-lors le contrat doit être déclaré bon jusqu'à concurrence du prix réel de la chose affectée à l'emprunt et mise sur le navire. Quant à l'excédant, il établit une créance ordinaire dont le prêteur peut exiger le remboursement avec intérêt, soit que le navire arrive heureusement ou qu'il périsse en route. Dans ce cas, l'emprunteur de bonne foi a la faculté de réclamer la déduction, et le prêteur ne peut lui opposer que le voyage, ayant été effectué et le bâtiment étant arrivé en bon port, il doit profiter de la chance, attendu qu'il eût été possible que l'emprunteur n'eût pas fait valoir le ristourne en cas de perte. Mais c'est à lui à prou-

ver qu'il n'a point commis de fraude, et les preuves qu'il pourra rapporter, jointes aux circonstances dont il peut exciper pour faire valoir ces exceptions, le rendront plus ou moins favorable. Cette déduction se fait alors à la valeur des objets qui ont été effectivement chargés dans les termes de la convention.

Des auteurs pensent qu'il résulte du même principe que, si le prêt est convenu pour le voyage entier, c'est-à-dire, pour l'*aller* et le *retour*, outre qu'il y ait preuve que l'emprunteur a chargé les objets pour l'*aller*, il faut qu'il soit encore prouvé qu'il en a chargé aussi pour le *retour*, sans cela, si le bâtiment fait naufrage au retour, le prêteur ne perd rien, et se trouve même avoir gagné le profit maritime pour avoir couru les risques de l'*aller;* mais, par suite, si le navire retourne heureusement sans chargement, il doit se contenter de cette moitié, attendu qu'il n'a couru réellement les risques que pour moitié, sous l'acquittement de son principal, avec l'intérêt au cours de la place, à dater du jour de l'arrivée du navire au lieu de sa destination, puisque le profit qu'il a obtenu par son arrivée à bon port dans le même lieu lui a procuré la moitié de celui maritime.

Tout cela, dit Valin, sur l'article 15 du tit. 5, liv. 3, de l'ordonnance de 1681, est juste et de règle à l'exemple de ce qui se pratique en fait d'assurance, tant pour l'*aller* que pour le *retour,* lorsque l'assureur n'a couru de risques que pour l'*aller* sans en avoir pour le *retour.*

Nous ne partageons pas l'avis de ces auteurs : notre opinion est fondée sur l'usage (établi sur la place de Marseille) de donner des deniers à la grosse pour l'*aller* et le *retour,* soit sur le corps, soit sur les facultés, et que,

dans ce cas, les risques commencent à courir depuis le lieu de l'armement et ne finissent que lorsque le navire est revenu au même endroit : le tout relativement à la disposition de l'article 13 de la Hanse teutonique et la jurisprudence dont voici les motifs :

1° La règle générale veut que, dès que le risque est commencé, la prime et le change maritime soient dus en entier ;

2° Suivant l'article 294, titre *du frêt :* « Si, ayant été » affrété pour l'aller et le retour, il fait son retour sans » chargement incomplet, le frêt entier est dû au capi- » taine, ainsi que l'intérêt du retardement. »

Ce qui avait été ainsi jugé par deux sentences de l'amirauté de Marseille, l'une le 7 août 1736, et l'autre le 18 août 1741 ; suivies d'une infinité de décisions desquelles il résulte que, parmi nous, le change maritime ne reçoit aucun décroissement, quoique le navire ne fasse pas de retour, ou qu'il périsse pendant le cours de sa navigation, pourvu que les effets sur lesquels les deniers ont été donnés à la grosse aient été mis à terre avant le sinistre, et qu'on ait pu les charger sur un autre navire.

TITRE TROISIÈME.

DES PRIVILÉGES RÉSULTANT DES DIVERS CONTRATS MARITIMES RAPPORTÉS DANS CET OUVRAGE ; POLICE DES PORTS ; DROITS DE NAVIGATION ; DES COURTIERS ET AGENS DE CHANGE.

CHAPITRE PREMIER.

Des règles relatives aux priviléges sur le navire.

APRÈS avoir fait connaître au capitaine ses obligations et les divers contrats maritimes qu'il pouvait passer, nous devons lui faire remarquer les règles spéciales relatives aux priviléges sur les navires.

SECTION PREMIÈRE.

Des priviléges et créances sur les navires.

LES navires et autres bâtimens de mer sont *meubles* (article 531 du Code civil). Néanmoins ils sont affectés aux dettes du vendeur, et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées (190); dès-lors le droit que les créanciers du vendeur ont de les avoir, subsiste tant que leurs priviléges ne sont pas éteints; ils peuvent de même user des moyens généraux d'extension des obligations, comme par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre 2, article 197 et suivans, ou, lorsque, après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage en mer, sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans

opposition de la part des créanciers du vendeur (193), on aura soin de remarquer que la loi ne dit pas entre les mains de qui l'opposition doit être formée; ainsi, il y a lieu de penser que c'est dans celles de l'acquéreur, car c'est lui qui a intérêt d'être instruit de ses créances.

Les mots *sont affectés aux dettes du vendeur et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées* ne privent pas les créanciers simples du droit qu'ont les privilégiés; *puisque* les navires sont affectés à toutes les dettes du vendeur, sans distinction de créances simples ou privilégiées, attendu que les deux cas d'exception prescrits par l'art. 193 que nous venons de faire connaître ne dérogent pas à la disposition précise de l'article 190 qui parle en général des dettes du vendeur, puisque, d'une part, elle ne contient pas de dérogation expresse, et que, de l'autre, ces deux articles n'ont rien d'inconciliable; que si la rédaction de l'article 193 n'est pas telle qu'elle avait d'abord été présentée, *Locré* nous apprend quel en fut le motif, et que ce ne fut point pour priver les créanciers chirographaires de l'affectation qu'on venait de leur attribuer sur le navire.

Que l'article 196, disposant sur un cas particulier de vente du navire en voyage, n'a fait que présenter une précaution de plus de la part du législateur, et a cherché à prévenir une fraude, mais sans restreindre à ce cas unique la conservation du droit déjà conféré à tout créancier, en cas de vente volontaire. Ce qui a été jugé par la cour royale d'Aix, le 29 août 1819; cet arrêt est rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 2, part. Ire, page 273.

C'est conformément à ce principe que, quand un na-

vire a été vendu à crédit et qu'il a fait un voyage sous le nom et aux risques de l'acheteur, sans revente de la part de ce dernier, le privilége du vendeur existe toujours sur le navire après le retour du voyage.

Les motifs de cette décision sont que le privilége du vendeur ne peut disparaître que lorsque le navire a navigué sous le nom et aux risques d'un second acheteur; quoique sous l'empire de l'ordonnance de 1681, il fallût généralement recourir, ainsi que l'attestent Valin et Emérigon, et que le vendeur ne cessait de conserver son privilége, quelque voyage que l'acheteur lui fît faire.

Que, d'après l'article 193 du Code de commerce, le voyage ne purge le navire qu'envers les créanciers du vendeur; mais que le privilége de la créance de celui-ci sur l'acquéreur est conservé, malgré le voyage; qu'en supposant, à la rigueur, que, par l'effet d'un voyage en mer, le vendeur eût perdu le rang que lui assigne l'article 191 du Code de commerce, il n'aurait point, pour cela, perdu le privilége de sa créance vis-à-vis des créanciers du vendeur non privilégiés, tels que les chirographaires; ce que le tribunal civil de Marseille a jugé le 19 février 1821; jugement rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tome 2, partie II, page 75; basé sur l'opinion de Valin, sur les articles 16 et 17, titre 1; sur celle d'Emérigon, tome 2, page 574 et suiv.; Statuts de Marseille, page 380, délibération de la chambre de commerce de la même ville, de 1730.

Il existe un cas où la jurisprudence a encore accordé un privilége sur le navire, poursuivi par les pirates, qui est abandonné par son équipage, et est trouvé en pleine mer.

Le tiers de sa valeur appartient alors à celui ou à ceux qui l'ont sauvé.

Cette gratification est juste, puisque le navire abandonné est perdu pour l'armateur et pour les chargeurs; que ceux-ci ne peuvent plus avoir qu'une seule espérance, c'est que le navire abandonné soit rencontré et ramené par d'autres bâtimens; que pour que cette espérance ne soit pas toujours illusoire, il faut que le navire qui s'expose pour en sauver un autre, soit en s'approchant d'un bâtiment où l'on ne voit pas d'équipage (ce qui peut être une ruse de la part des forbans), soit par la perte de tems que peut entraîner le changement de route, soit par la diminution de son équipage qui doit fournir au navire abandonné le nombre d'hommes nécessaires pour le diriger, et qui se livre ainsi plus long-tems et avec moins de monde aux hasards de la mer; il faut, dis-je, que l'équipage de ce navire trouve une récompense de cette action; que, si cette récompense était arbitrairement fixée, il en pourrait résulter que l'incertitude de ce que l'on devrait obtenir n'excitât pas assez le courage et l'ardeur des marins, et, par-là, fît totalement perdre ce qui aurait pu être sauvé; que cette récompense est d'autant plus légitime que ceux qui tentent d'enlever à des pirates ou à l'ennemi une prise ou un abandon s'exposent à des dangers graves, soit en déroutant, soit en diminuant leurs équipages pour conduire le navire sauvé; que ce serait nuire au bien du commerce, intéressé à ce que les marins soient encouragés à rendre de pareils services, ainsi que l'énonce Valin, sur l'ordonnance de la marine, article 17, tit. 9, liv. 4, de même qu'Emérigon, tom. 1, pag. 511, et notamment un arrêt

de la cour royale d'Aix, du 27 juin 1817, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tom. 2, part. Ire, page 375.

§ Ier. — Du rang des créances privilégiées entr'elles.

Le Code de commerce, rectifiant l'ordonnance de 1681, a établi l'ordre des priviléges qui peuvent être exercés sur le prix d'un navire vendu d'une manière beaucoup plus complète, en sorte qu'on ne peut prétendre au privilége pour aucune autre créance que celle qu'il énonce, et dans l'ordre où elles sont rangées. C'est pourquoi l'article 191 les a classés ainsi que suit :

ART. Ier. « Les frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix. »

Cette disposition est une règle générale dans toutes les matières, puisque ces frais sont faits pour l'intérêt commun des créanciers, et que, par conséquent, il est juste que tous y contribuent. Celui qui les a avancés doit donc en être remboursé avant tout.

Ces frais comprennent la saisie et toutes les procédures subséquentes, jusqu'à la distribution du prix inclusivement; et les frais que chaque créancier a faits pour l'avantage de sa créance, lui sont remboursés comme elle, et au même rang.

On ne distingue pas, dans ce cas, les frais ordinaires de ceux extraordinaires, parce qu'il s'agit de la saisie d'un objet mobilier, et que l'adjudicataire n'est jamais chargé d'aucuns frais, si ce n'est quelquefois de ceux du jugement d'adjudication, ainsi que le disent Valin, sur l'article 16 du tit. 14, liv. 1, de l'ordonnance de 1681; Clairac, article 5, n° 15.

ART. II. « Les droits de pilotage, touage, cale, amarrage et bassin ou avant-bassin, sont encore privilégiés. »

Attendu que ce sont des dépenses faites pour la conservation du navire, qui est le gage commun des créanciers. Ils doivent, en conséquence, souffrir que ceux qui ont conservé ce gage soient payés avant eux, d'autant que ces droits constituent une branche des revenus publics, qui doivent être, par ce fait, colloqués avant les créances particulières.

ART. III. « Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente. »

On ne doit pas entendre par les mots *gages du gardien* ceux établis à la saisie, puisque les salaires de ceux-ci sont compris dans les frais de justice réglés au premier rang; mais bien de tout gardien de navire entré dans le port et confié aux soins d'un ancien matelot, sur la probité duquel on croit pouvoir compter, soit à cause du danger du feu, soit pour empêcher le pillage des agrès, apparaux et ustensiles du navire. C'est de ce gardien ordinaire qu'il s'agit dans l'espèce; son privilége est encore fondé sur la même raison qu'il a veillé à la conservation du gage commun. Il doit être payé, par ce fait, avant toute autre créance, même avant les fournitures de subsistance (article 2101 du Code civil).

ART. IV. « Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès ou apparaux. »

Ce privilége porte spécialement sur les objets qui sont dans les magasins, que le locateur a loués; il ne peut être obligé de s'en dessaisir qu'autant qu'il est payé des loyers ou qu'il a la certitude de l'être. Ici on remarque que c'est le privilége du locateur qui porte spécialement

sur des objets qui sont remisés dans les magasins loués. Mais, dans cette hypothèse, il faut distinguer la vente seule du navire de la vente du navire avec les agrès et apparaux.

Si le navire se vend seul, et que les agrès et apparaux ne soient pas dans un seul magasin et qu'ils soient dispersés dans plusieurs et chez différentes personnes, celles-ci concourent entre elles, sans priorité de date, au marc le franc, sur le montant de la vente du navire, pour les loyers dus des agrès et apparaux, quoiqu'il soit de principe que lorsque l'accessoire est détaché du principal, comme pourraient l'être les pertes d'une maison, ce sont deux *principaux* qui doivent être affectés aux dettes qui leur sont particulières. Mais c'est, dans notre hypothèse, une faveur de la loi envers le commerce maritime.

Si au contraire le navire, ensuite et conjointement avec lui, les agrès et apparaux sont vendus, les locateurs concourent, au marc le franc, sur la vente du navire, et, pour ce qui leur revient du surplus, ils ont chacun un privilége de nantissement sur les accessoires du vaisseau, dont chacun est le détenteur, parce que la chose mobilière est naturellement le gage du locateur.

ART. V. « Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port. »

On voit que ce privilége est encore une suite du principe, qui porte que celui qui a contribué à la conservation ou augmentation de la chose a privilége pour ce qui lui est dû.

ART. VI. « Les gages et les loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage. »

Ce privilége, par sa nature, comme on s'en aperçoit, ne peut être contesté en renvoyant le capitaine ou les autres gens de l'équipage à se payer sur le frêt des marchandises, sous prétexte qu'il est affecté à leurs gages comme le corps du bâtiment, parce qu'il est permis à un créancier qui a plusieurs moyens pour se faire payer de prendre la voie qui lui est ouverte, quelques intérêts qu'aient d'autres créanciers à ce qu'il en choisisse une autre; telle est l'opinion de Valin, sur l'article 16, tit. 14, liv. 1, de l'ordonnance de 1681.

Au reste, on doit être convaincu de la validité de cette créance qui doit être sacrée, puisque le capitaine et les matelots ont contribué à la conservation du navire, d'autant plus qu'il n'y a que le capitaine et les matelots employés au dernier voyage qui jouissent de ce privilége, ainsi que nous l'avons dit au chapitre de leur location, et qu'il n'est point accordé à ceux qui auraient fait un voyage antérieur. Ils doivent se reprocher de ne s'être point fait payer, de sorte que cela doit s'appliquer à ce qui pourrait être dû aux capitaines et matelots qui ont fait le dernier voyage en raison de ce qui pourrait leur être dû pour un voyage précédent; ceci est une disposition de la loi qui n'accorde le privilége que pour les gages du dernier voyage. (Clairac, sur l'article 8, n° 31, des jugemens d'Oléron, et sur l'article 18, n° 4.)

Le *Consulat de la mer,* chap. 135, veut que, quand il ne resterait qu'un seul clou du navire, il soit employé à payer les mariniers.

Ce qui peut être dû pour un autre ne forme plus qu'une créance ordinaire, et ceux qui ont fait le voyage antérieur doivent s'imputer de ne s'être point fait payer.

Art. VII. « Les sommes prêtées au capitaine pour le besoin du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même sujet. »

Valin, sur l'article 16, tit. 14, liv. 1, de l'ordonnance, dit que le privilége de tous les créanciers de cette classe est évident, puisque, sans le secours de ceux-ci, le navire n'aurait pu achever son voyage, ce qui le met dans le droit de dire : *Salvam fecimus totius pignoris causam*. De là naît la préférence en leur faveur, à l'exemple de celui qui a fait des réparations à une maison, sans laquelle elle aurait péri. (Loccenius *de jure maritimo, lib.* 8, *cap.* 6, n° 8, fol. 198. Vinnius *in Peckium*, tit. *de exercit. actione*, fol. 95. Kuriche, quest. 13, fol. 865 et 866.)

Remarquez encore que le privilége, dont il est question dans ce paragraphe, n'a lieu, comme le précédent, que pour les créances créées pendant le dernier voyage; celles qui proviendraient d'un voyage antérieur n'ont aucun privilége sur le corps du navire.

En règle générale, le capitaine ne peut faire un emprunt dans la demeure de ses armateurs sans y être autorisé par eux (232). Mais dans tout autre lieu et dans les cas prévus de nécessité, ou d'urgent besoin, il peut emprunter sans leur autorisation, ou bien vendre des marchandises, en se conformant, comme nous l'avons déjà dit, aux formalités prescrites par l'article 234 du Code civil; article conforme au *Consulat de la mer*, chapitre 105; *Guidon de la mer*, chap. 18 et 19; *Hanse teutonique*, article 60; ordonnance de Wisbuy, art. 45; enfin, l'*Ordonnance de la marine*, titre *des Capitaines*, article 19.

Nos lois nouvelles, comme les anciennes, classent les créances des marchandises vendues sur le même pied que les créances des prêts faits pendant le voyage, parce que les *valeurs* provenant des marchandises, à cet effet vendues, sont réellement des sommes fournies pour les besoins urgens du bâtiment. Le privilége est donc dans le cas d'être le même que celui qu'on accorde au bailleur de fonds; dès-lors, les uns comme les autres sont appelés à venir en concurrence.

ART. VIII. « Les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyages; et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué. »

Il semble résulter de cette disposition de la loi que le vendeur du navire perd son privilége, dès que le navire par lui vendu a fait un voyage. Cependant Valin, sur l'article 17 du tit. 14, liv. 1, de l'ordonnance de 1681, combat cette conséquence, et il ne l'admet qu'à l'égard des ouvriers et fournisseurs qui ont travaillé d'après les ordres du vendeur. Cependant Persil, dans ses questions, tome 1, pages 62, 63 et 64, pense que les ouvriers employés à la construction d'un navire sous les ordres d'un entrepreneur n'ont que le droit de saisir et arrêter le montant de ce qui leur est dû entre les mains de l'armateur. Cette opinion me paraît juste, puisqu'elle est le résultat de l'article 1798 du Code civil, qui porte que les maçons, charpentiers et autres ouvriers qui ont été employés à la construction d'un bâtiment ou d'autres ouvrages faits à l'entreprise, n'ont d'action contre celui pour lequel les

ouvrages ont été faits que jusqu'à la concurrence de ce dont il se trouve débiteur envers l'entrepreneur, au moment où l'action est intentée. Ainsi, dans ce cas, s'il se présentait des créanciers de l'entrepreneur, ils viendraient en concurrence de dettes. C'est pourquoi le maître de hache ou le calfat, qui prend un ouvrage à forfait, doit payer les ouvriers qui travaillent sous lui; de quoi le propriétaire doit les avertir, afin qu'ils ne soient pas trompés; *si le propriétaire manque de les avertir,* ils sont en droit, faute de paiement de leurs salaires, de faire saisir et séquestrer le travail par eux fait, et cette séquestration durera jusqu'à ce qu'ils soient payés de leurs salaires, avec dépens, dommages et intérêts. Mais si, dès le principe, le propriétaire les avait avertis de ce dont *il s'agit,* cette saisie n'aurait pas lieu. (Emérigon, tome 2, page 562. *Consulat de la mer,* chap. 32.)

Valin pense que le vendeur qui a laissé partir le navire sans se faire payer perd son privilége, parce que c'est un meuble qui n'a point de suite par hypothèque. Il ne peut plus venir que par contribution. Je ne partage pas cette opinion, attendu qu'elle me paraît contraire à l'art. 2102, § 4, du Code civil, puisque, d'après cet article, le prix d'effets mobiliers non payés, s'ils sont encore en la possession du débiteur, soit qu'il ait acheté à terme ou sans terme, sont privilégiés à la dette; et, si la vente est sans terme, le vendeur peut les revendiquer tant qu'ils sont en la possession de l'acheteur, et en empêcher la revente dans le délai et dans les formes déterminés par cet article. De là naît la préférence en leur faveur, à l'exemple de celui qui a fait des réparations à une maison, sans lesquelles elle serait tombée en ruine. (Loccénius, *de jure*

maritimo, *lib.* 2, *cap.* 6, n° 8, fol. 198. Vinnius, *in Peckium de exercitor. act.*, fol. 95. Kuriche, quest. 13, fol. 865 et 866.)

Art. IX. « Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement, s'il a déjà navigué. »

On sent aisément la raison de ce privilége et pourquoi il passe avant celui des primes d'assurance, mais ceux qui ont ainsi prêté n'en jouissent pas si le voyage est rompu, comme le détermine l'art. 328 du Code; ce qui explique les mots *s'il a déjà navigué*. Mais il ne faut pas perdre de vue que les bourgeois, propriétaires du navire, ne sont pas tenus au paiement de ce dernier, si le renouvellement a eu lieu par le fait du capitaine seul et sans leur consentement ou ratification. Les propriétaires du navire n'ont-ils pas pu croire qu'au retour du premier voyage, les emprunts avaient été remboursés par le capitaine? n'ont-ils pas pu, dans cette croyance, consentir à ce qu'il en fût fait de nouveaux pour le second voyage? il serait trop dangereux de laisser le capitaine maître d'accumuler ainsi les emprunts de plusieurs voyages; il serait injuste qu'on pût rendre les propriétaires passibles de la totalité des emprunts. Le prêteur sur le premier voyage doit s'imputer de ne s'être pas fait rembourser de ses fonds au retour du navire, ou du moins de n'avoir pas pris l'autorisation ou la ratification des propriétaires du navire, pour laisser ses deniers par renouvellement. Encore une fois, il n'est aucunement dérogé à ces principes par le nouveau code; et Emérigon cite une sentence de l'amirauté d'Arles, qui l'a ainsi jugé d'après l'article 2 du ch. 19 du *Guidon de la mer*. (*Voy.* Emérigon, tome 2, page 573.)

Art. X. « Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux, et sur l'armement et équipement, avant le départ du navire, est dû pour le dernier voyage. »

Cette disposition précise fait voir que le privilége ne porte que sur le prix de la vente du navire, attendu que les assureurs des marchandises ont leur privilége sur les marchandises assurées.

L'ordonnance de 1681 ne parlait point de ce privilége, parce qu'elle supposait que la prime d'assurance se payait comptant en passant la police; mais il s'en faut de beaucoup que cela soit ainsi, attendu que l'usage, dans divers ports, est de ne payer la prime qu'après l'arrivée du navire à sa destination. Dans ce cas, l'assureur a, sans contredit, un privilége sur le corps du bâtiment pour le paiement de cette prime, de même que l'assureur d'un chargement a privilége pour le même objet sur ce chargement.

C'est en suite de ce principe que les assureurs ont un privilége sur la chose assurée pour ce paiement de la peine, attendu que l'assurance sur les navires et la cargaison est faite pour la conservation de la chose, et que la prime est le prix du risque que courent les assureurs à cette fin; ce que la cour de Rouen a jugé par son arrêt du 5 décembre 1807, rapporté par Sirey, tom. 8, part. II, pag. 8.

Mais s'il existait des contrats à la grosse après le départ du navire, la préférence pour le privilége de l'assureur est assurée par le Code; cependant Valin, sur les articles 16 et 18 du titre 14, prétend que cela est sujet à restitution.

Son opinion paraît condamnée par le silence du Code qui accorde indistinctement et sans restriction la préférence au prêteur à la grosse avant le départ, sans parler du prêt à la grosse fait depuis.

On doit encore faire attention que le privilége n'est pas attaché à la prime de l'assurance du dernier voyage; aussi, s'il en est encore dû quelqu'une pour un voyage antérieur, c'est une simple créance ordinaire : il n'y a plus de privilége.

Persil, *Questions hypothécaires*, § 3, pages 59 et 61, tome 1, examine, lorsque, sur le même navire, on fait des prêts à la grosse et des contrats d'assurance, lesquels des prêteurs ou des assureurs doivent être préférés.

Cette question, dit-il, est résolue par une distinction; ou le navire arrive en bon port, et alors la préférence est accordée aux donneurs, ou le navire a fait naufrage, et dans ce cas, le produit des effets sauvés est partagé entre le prêteur à la grosse, pour son capital seulement, et l'assureur, pour les sommes assurées au marc le franc de leur intérêt respectif.

Art. XI. « Les dommages et intérêts dûs aux affréteurs pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage. »

Hors de ces deux cas prévus, les chargeurs ou affréteurs n'ont aucun privilége à exercer, ne s'agissant que des dommages-intérêts prétendus par un affréteur, attendu qu'à l'occasion de la saisie du navire ou autrement il aura été obligé d'en retirer les marchandises qu'il avait chargées ou qu'il n'aura pas pu en faire le

chargement, il est incontestable que sa créance est ordinaire et sans privilége, puisqu'il ne pourrait y avoir de privilége que pour la restitution du prix de l'affrétement s'il avait été payé. C'est de cette manière que Valin s'explique sur l'article 16, titre 14, livre I.

Les créanciers compris dans les onze articles ci-dessus indiqués, en cas d'insuffisance de prix, viennent en concurrence et au marc le franc sur le produit sur lequel le privilége doit s'exercer.

Une observation qui se rapporte à toutes les collocations, c'est que tout créancier colloqué doit l'être tant pour le montant de sa créance que pour les intérêts et frais qui en sont le juste accessoire : ce qui est conforme à l'article 214. Telle est aussi l'opinion d'Emerigon, tome 2, *Contrat à la grosse*, chapitre 12, section 2, n° 5, et *Pothier*, n° 57.

Je dois aussi faire remarquer que si les biens du débiteur étaient mis en discussion générale, dans ce cas, les créanciers peuvent requérir la distinction des effets soumis à leur privilége, par la raison que le rang des priviléges, établi par l'article 191, ne saurait être changé par la volonté du propriétaire du navire, ni par aucune stipulation provenant de lui, au préjudice des créanciers que cette intervention intéresse, ayant contracté sous la foi de la législation en vigueur.

§ II. — Des pièces à fournir pour concourir au privilége.

Après avoir établi quelles sont les créances qui ont un privilége et le rang existant entre elles, il nous reste à faire connaître quelles sont les pièces qui doivent les

constater. Ainsi les divers priviléges, dont nous venons de parler ne peuvent venir en concours s'ils ne sont justifiés dans les formes suivantes :

1° *Les frais de justice* sont constatés par les états de frais arrêtés par les tribunaux compétens.

2° *Les droits de tonnage et autres*, par les quittances légales des receveurs.

3° *Les dettes désignées par les nos 1, 3, 4 et 5, ci-dessus*, par les états arrêtés par le président du tribunal de commerce.

4° *Les gages et loyers de l'équipage*, par les rôles d'armement et désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime.

5° *Les sommes prêtées sur la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage*, par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux, signés par le capitaine et les principaux de l'équipage constatant la nécessité des emprunts.

6° *La vente du navire*, par un acte ayant date certaine, et les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur; dont un double est déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ.

7° *Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement, avant le départ du navire*, par des contrats passés devant notaire, ou sous signatures privées, dont les expéditions ou doubles sont déposés au greffe du tribunal de commerce, dans les dix jours de leur date.

8° *Les primes d'assurance* par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurance.

9° *Les dommages et intérêts dus aux affréteurs*, par les jugemens ou par les décisions arbitrales qui seraient intervenues.

§ III. — Comment les privilèges des créanciers sont éteints et se conservent.

Nous avons déjà fait remarquer, dans le commencement de ce chapitre, qu'indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations, les privilèges des créanciers sont éteints :

1° Par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre 2 du livre II.

2° Ou lorsqu'après une vente volontaire, le navire *a fait un voyage en mer sous le nom* et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur.

Ainsi, il suit de la première disposition, que les créanciers privilégiés qui voudront conserver leurs privilèges, seront tenus de former leurs oppositions avant l'adjudication; que, sans cette formalité, la vente en justice purge tous les privilèges pour lesquels on n'aurait pas pris cette précaution.

L'article 14, titre 14, livre I de l'ordonnance de 1681, accordait trois jours depuis l'adjudication. Valin observe sur le même article, que ce délai était juste, attendu que la rapidité de la procédure usitée dans la vente des navires, expose les créanciers à perdre leurs privilèges, s'ils n'ont pas une extrême vigilance.

Malgré cette opinion, l'article 193 a supprimé ce délai;

dès lors il faut nécessairement que l'opposition soit formée avant l'adjudication.

Nous pensons cependant que les créanciers peuvent la former après l'adjudication, sur les deniers provenant de la vente, et dans les mains de celui qui en est le dépositaire, dans le délai prescrit par l'article 212 ; mais alors elle n'a plus que l'effet de simple saisie-arrêt, et ils ne peuvent plus venir que par contribution, sans prétendre à aucune préférence, ayant perdu leurs priviléges.

Dans la seconde disposition, les créanciers du vendeur du navire doivent avoir soin de former opposition à son départ ; sans cela, s'il fait un voyage sous le nom et aux risques de l'acquéreur, leur privilége est purgé. D'où l'on doit tirer la conséquence que si, malgré la vente, le voyage est fait sous le nom du vendeur, l'opposition n'est pas nécessaire pour conserver les priviléges, puisque, dans ce cas, les créanciers du vendeur ne sont pas instruits de la vente, et qu'ils ont juste sujet de présumer que le navire appartient toujours à leur débiteur.

Cette distinction semble être la même que celle que fait Valin relativement au privilége entre le vendeur et ses créanciers; et que c'est seulement le privilége de ceux-ci qui est purgé par le voyage que fait le navire. En effet, ce n'est qu'aux créanciers que l'article 193 impose l'obligation de s'opposer au voyage. Le vendeur n'a donc pas besoin de cette formalité pour conserver son privilége; il faut conclure de la *conférence* de cet article avec le n° 8 du 191e, que les termes *si le navire n'a point encore fait de voyage* se rapportent aux fournisseurs et ouvriers, qui les précèdent immédiatement, et non au vendeur.

De sorte qu'il est nécessaire d'établir quand un navire est censé avoir fait un voyage.

Un navire est censé avoir fait un voyage en mer, d'après l'article 194;

1° Lorsque son départ et son arrivée ont été constatés dans deux ports différens, et trente jours après le départ.

2° Lorsque, sans être arrivé dans un autre port, il s'est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port.

3° Lorsque le navire parti pour un voyage de long cours (1) a été plus de soixante jours en voyage, sans réclamation de la part des créanciers du vendeur.

Ainsi, d'après la première disposition, si le navire aborde quelque part, moins de trente jours après son départ, il ne sera pas encore censé avoir voyagé.

De sorte que, dans l'un et l'autre cas, le privilége des créanciers du vendeur n'est pas purgé.

Cette disposition était de toute nécessité, puisque l'ordonnance de 1681 ne prescrivait rien à cet égard. On croyait qu'il y avait voyage, dès que le navire parti d'un port était arrivé dans le ressort d'une autre amirauté.

L'article 194 cité a donc déterminé d'une manière précise une règle qui ne laisse plus aucune incertitude.

Suivant ce que nous venons de dire, les créanciers du vendeur d'un navire qui désirent maintenir leurs priviléges, s'ils en ont, ou le sien, doivent former opposition entre les mains de l'acquéreur, dans les trente jours qui suivent le départ du navire.

---

(1) Voyez part. 1re, sect. 1re, chap. 2, pag. 13, *de ce que l'on entend par voyage de long cours*.

Cette mesure de prudence est pour éviter que, s'il s'écoule plus de soixante jours sans qu'il revienne au port d'où il est parti, et qu'il ait fait constater qu'il a abordé dans un autre port avant les soixante jours, l'opposition soit *invalide*, puisqu'elle est *valide*, s'il n'est arrivé dans aucun autre port, pourvu qu'elle soit faite dans les soixante jours, chance à laquelle on ne doit pas se livrer imprudemment; ainsi l'opposition doit être faite dans le mois, pour parer à tous les inconvéniens, et afin de conserver le privilége, qui serait perdu et réduit en créance simple et ordinaire, sans cet acte, et dans ce délai.

Mais, pour que l'on puisse faire courir les délais de l'opposition, il faut savoir à quel caractère la vente volontaire peut se reconnaître; aussi l'article 195 a déterminé que la vente volontaire d'un navire serait faite par écrit, et eût lieu par acte public ou par acte sous signatures privées; qu'elle peut être faite pour le navire entier ou pour une portion du navire, étant dans le port ou étant en voyage.

On voit que cette disposition de la loi est une exception à l'article 2279 du Code civil, qu'en matière de meubles la possession vaut titre, puisque, quoique les navires soient meubles, d'après l'article 190, comme ils sont une propriété d'une forte somme, elle doit être constatée par écrit, soit public, soit privé. Dans ce dernier cas, afin de pouvoir l'opposer à des tiers, il faut qu'il ait une date certaine, soit par l'enregistrement, soit par la mort de quelqu'un des signataires, article 1328 Code civil.

On peut aussi vendre un navire qui est en voyage, parce qu'il est facile de le désigner de manière que la

chose vendue soit certaine, aux termes de l'article 1598 du Code civil. Mais la vente d'un navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur; en conséquence, nonobstant la vente, le navire ou son prix continue d'être le gage des créanciers, qui peuvent même attaquer la vente pour cause de fraude (196). Cette disposition législative ne parle point du voyage que ce navire peut faire sous le nom et aux risques de l'acquéreur; d'abord, parce que cela n'est pas praticable, le navire étant alors en route sous le nom et aux risques du vendeur; et ensuite parce que la loi ne veut pas même que cet état puisse changer; de sorte donc que ce n'est qu'après le retour du navire, et en supposant que les créanciers lui laissassent faire un nouveau voyage, sous le nom et aux risques de l'acquéreur, sans s'y opposer, qu'ils pourraient perdre leur privilége.

Ces dispositions sont applicables à la vente d'une portion du navire, comme à celle de la totalité, et aux petits bâtimens comme aux grands navires; il n'y a aucune raison de différence, la loi ne distinguant pas.

L'article 193, en disant que les priviléges sont éteints par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre 2 du livre II, ne prévoit que la vente sur saisie, la vente, en un mot, par expropriation forcée; il y a donc lieu d'examiner si la vente aux enchères par le ministère d'un courtier ou d'un priseur, telle qu'on y procède aujourd'hui, purge les dettes du navire, avant qu'il ait voyagé.

On peut dire, dans l'intérêt de l'affirmative, que c'est une vente faite par autorité de justice, puisqu'elle est ordonnée par un jugement du tribunal, et accompagnée

des précautions de notoriété et de publicité, telles que les créanciers puissent conserver leurs droits ou faire opposition sur le prix.

Nonobstant ce qu'on peut en dire, à mon avis, l'adjudicataire ne peut se regarder comme propriétaire incommutable, et comme libre de recours, qu'autant que son navire a fait un voyage sous son nom et dans les formes voulues, puisque la vente n'est pas faite sous les yeux du juge, et seulement permise par lui, et que la loi a déclaré que la vente n'aurait lieu qu'après un commandement et les formalités subséquentes prescrites par le titre 2, et dont les expressions doivent être prises à la rigueur dans l'intérêt des créanciers et du commerce, pour qu'il ne puisse exister aucun moyen de fraude si difficile à prévenir et si aisée à découvrir pour la mettre en usage. Au reste, la loi ne disant pas entre les mains de qui les oppositions doivent être formées, nous croyons qu'on doit les notifier à l'acquéreur, qui a intérêt de connaître les créances qui pèsent sur le navire. Une simple notification au vendeur serait insuffisante; c'est du moins ce qu'on peut induire de l'article 2244 du Code civil.

CHAPITRE II.

Des Agens de change et Courtiers royaux.

La loi reconnaît, pour les actes de commerce, des agens intermédiaires, savoir, les agens de change et les courtiers. Ils font l'office d'entremetteurs entre les per-

sonnes qui font le commerce, pour faciliter aux uns la vente, et aux autres l'achat des marchandises.

Il y en a dans toutes les villes qui ont une bourse de commerce, et ils sont nommés par le Roi, en exécution de la loi du 19 mars 1801 (28 *ventôse an* 9), et de l'arrêté du 16 juin 1802 (27 *prairial an* 10).

Nul ne peut être présenté à la nomination du gouvernement comme agent de change, s'il ne justifie qu'il a autrement exercé cette profession, ou qu'il a travaillé dans une maison de banque ou de commerce, ou enfin qu'il a été clerc chez un notaire à Paris, pendant quatre ans; cette condition est expressément exigée par l'article 6 de l'arrêté du 19 avril 1801 (29 *germinal an* 9), B. 3e série, n° 642.

Les agens de change et les courtiers ne peuvent entrer en fonctions qu'après avoir prêté serment devant le tribunal de commerce du lieu où ils doivent exercer, et donné un cautionnement qui est fixé par l'acte de leur établissement, d'après les bases contenues dans l'article 9 de la loi du 19 mars 1801 (28 *ventôse an* 9).

L'article 12 de l'arrêté du 19 avril 1801 (29 *germinal an* 9), affecte le cautionnement à la garantie des condamnations qui pourront être prononcées contre eux, par suite de l'exercice de leur charge.

La manière de fournir ce cautionnement ou de le compléter lorsqu'une condamnation ou toute autre cause le diminue, ou de le retirer à la cessation des fonctions de ces agens, est fixée par les articles 13 et 17 de l'arrêté du 16 juin 1802. Les articles 4, 5 et 6 de cet arrêté, et l'avis du conseil d'état, approuvé le 17 mai 1809 (Bull. 4e série, n° 4392), chargent les fonctionnaires investis

de la police locale, et les syndics et adjoints des agens de change, de constater les contraventions auxdites lois : le ministère public doit même les poursuivre d'office devant les tribunaux correctionnels, quand le cas le requiert.

Il a été jugé par la cour de cassation, le 7 mai 1816, que le privilége du trésor public, sur le cautionnement d'un agent de change, pour le recouvrement des amendes prononcées contre lui, ne doit s'exercer qu'après celui résultant du dommage éprouvé par ceux qui ont traité avec l'agent de change, lors, surtout, que le trésor public n'a obtenu de condamnation qu'après sa faillite, survenue depuis que les créances pour dommages avaient été consenties ; cet arrêt est rapporté par Sirey, tom. 17, part. 1, pag. 53.

Les agens de change constitués de la manière prescrite, ont seuls droit de faire les négociations des effets publics et autres susceptibles d'être cotés ; de faire faire, pour le compte d'autrui, les négociations des lettres de change ou billets, et de tous papiers de commerce, et d'en constater le cours.

Les agens de change peuvent faire, concurremment avec les courtiers de marchandises, les négociations et le courtage des ventes ou achats des matières métalliques. Ils ont seuls le droit d'en constater le cours.

L'agent de change qui, sans autorisation de justice, négocie des capitaux appartenant à un interdit, en devient, par cela seul, responsable, comme toute autre personne qui, sans mandat, s'ingère dans l'administration des biens d'un incapable. En conséquence, il est tenu de rendre compte des fonds négociés, encore qu'il n'ait

aucunement forfait dans ses opérations en ce sens qu'on ne puisse lui reprocher ni dol ni fraude, *toto titulo*, ff. *de negotiis gestis* (Code civil, article 1327 et suivans analogie). Ce qui a été ainsi jugé par un arrêt de la cour de cassation, le 25 octobre 1802, rapporté par Sirey, tom. 3, part. 1, pag. 58.

Les agens de change sont responsables du paiement du prix des effets publics qu'ils ont achetés pour leurs cliens, et de la différence résultant de la revente faite sur eux faute de paiement. Cette responsabilité est un fait de change pour lequel les fonds de leur cautionnement sont affectés par privilége. Ce qui a été jugé par arrêt de la cour de Paris, le 29 mai 1810, sauf leur recours contre celui qui est en retard; arrêt de Paris, du 31 août 1805, rapporté par Sirey, tom. 5, part. II, pag. 276.

De même, le défaut de livraison de rente, qu'il s'oblige de livrer, constitue un fait de change, et donne lieu au privilége sur le cautionnement, encore même que l'agent de change, qui est en retard de livrer, ait contracté, non avec son propre client, mais avec un autre agent de change, ou le client de ce dernier, attendu que, de la part de l'agent vendeur, de n'avoir pas effectué la livraison d'une rente ou de toutes autres parties vendues, c'est avoir commis un fait de charge, et que tout fait de charge donne ouverture à l'exercice du privilége sur les fonds du cautionnement; ainsi que l'a jugé la cour d'appel de Paris, le 18 juillet 1814. Son arrêt est rapporté par Sirey, tom. 14, part. II, page 152.

Mais, si le défaut de livraison provient du fait de son client, et que, pour effectuer la vente et remplir ses engagemens, il en ait acheté d'autres, il a, comme tout

autre mandataire, son recours en garantie contre le commettant; dans ce cas, l'agent de change n'a pas la voie de la contrainte par corps. Ce qui a été jugé par arrêt de la cour de Paris, le 31 août 1805, rapporté par Sirey, tome 5, part. II, page 276.

Cette cour a encore jugé qu'un agent de change qui a reçu des effets de commerce pour les négocier ne peut pas, au préjudice de la masse des créanciers, et lorsque celui dont il tient les billets est tombé en faillite, en retenir le montant pour se payer de ce qui lui est dû. Cet arrêt est à la date du 24 mai 1808, rapporté par Sirey, tom. 8, part. II, page 197.

La confiance dont les agens de change sont investis étant personnelle, l'article 28 de l'arrêté du 16 juin 1802 ne leur permet de signer pour leur collègue qu'en vertu d'une procuration.

La cour de Bruxelles, lorsque cette ville faisait partie du territoire français, a décidé qu'un courtier, quoique de sa nature simple entremetteur entre l'acheteur et le vendeur d'effets, peut cependant avoir procuration du vendeur pour recevoir le prix des effets par lui vendus.

Que si le vendeur lui a remis ses effets avec déclaration de valeur reçue comptant, l'acheteur est pleinement libéré, attendu qu'aucun usage ne peut s'opposer à ce que cette délibération soit reconnue constante. Arrêt du 29 janvier 1811, rapporté par Sirey, tom. 12, part. II, page 104; un autre arrêt du 31 juillet 1811, de la même cour, rapporté par Sirey, *idem.*

Une décision du ministre des finances, du 11 août 1820, porte que les ventes publiques des marchandises auxquelles procèdent les courtiers de commerce, soit après

faillite, soit dans tout autre cas, peuvent être admises à l'enregistrement, moyennant le droit de 50 c. pour cent; il faut donc que, conformément au décret du 17 avril 1812, les marchandises vendues soient, à Paris, de l'espèce de celles désignées dans le tableau annexé à ce décret, et que, dans les départemens, ces mêmes marchandises soient de la nature de celles énoncées dans l'état que les tribunaux et chambres de commerce doivent former en exécution de l'article 2 du décret : sans la réunion de ces conditions, le droit d'enregistrement à percevoir sur les ventes de l'espèce est celui de *deux pour cent.*

Par une instruction de la direction de l'enregistrement, du 14 juin 1821, les ventes publiques faites par les courtiers de commerce, soit à la bourse, soit à domicile, en suite d'autorisation du tribunal de commerce, ne sont sujettes qu'au droit de 50 c. pour cent, quelle que soit la valeur des lots. On peut voir l'article 74 de la loi du 15 mai 1818, et les articles 1 et 2 de l'ordonnance royale du 9 avril 1819, qui a modifié les dispositions de la loi.

Il y a des courtiers de marchandises, des courtiers d'assurances, des courtiers interprètes et conducteurs de navires, des courtiers de transport par terre et par eau.

L'ordonnance du 9 avril 1819, rendue en faveur de la compagnie des courtiers de commerce, est un réglement d'administration publique qui ne peut être attaqué que par la voie du comité contentieux. Il faut, suivant l'article 40 du réglement du 22 juillet 1806, s'adresser au Roi, sur le rapport du ministre; telle est la disposition de l'ordonnance de Sa Majesté du 28 juillet 1819.

Les courtiers de marchandises, constitués de la manière prescrite par la loi, ont seuls le droit de faire le

courtage des marchandises et d'en constater le cours; ils exercent, concurremment avec les agens de change, le courtage des matières métalliques, comme nous l'avons précédemment dit.

Au surplus les courtiers de commerce sont tenus de se conformer aux dispositions prescrites par la loi du 10 février 1799 (22 *pluviôse an* 7). B. 2, série n° 2451, concernant la vente publique des meubles.

Par décision du 27 septembre 1803 et 6 mars 1804, les traités passés par les courtiers de commerce sont assujétis à l'enregistrement dans le délai de dix jours de leur date, en exécution de l'art. 20 de la loi du 12 septembre 1798 (22 *frimaire an* 7), qui se rapporte à tous les actes publics rédigés par quelque officier ministériel que ce soit.

Depuis lors, le ministre de l'intérieur a, le 30 mai 1821, donné une nouvelle décision portant que les actes ordinaires des courtiers ne sont pas soumis à la formalité de l'enregistrement, dans un délai de rigueur et avant qu'il en soit fait usage en justice.

Le courtier peut réclamer son droit de courtage contre celui qui l'emploie, encore bien que ce dernier n'agisse que comme mandataire : ce droit frappe tant sur la résiliation des marchés que sur les ventes et reventes. Ce qui a été jugé par arrêt de la cour de Paris, le 10 septembre 1812, rapporté par Sirey, tome 13, part. II, page 302.

Par suite de cette décision, le tribunal de commerce de Marseille a jugé qu'un courtier peut exiger le droit de courtage, à raison d'une vente à livrer faite par son entremise, et qui est constatée par un traité signé par les parties, mais qui n'a pu être consommé par la livraison.

Il est à la date du 21 février 1820, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tome 1, partie Ire, page 126.

Le privilége des courtiers nommés par le gouvernement, de la manière que nous venons de l'indiquer, n'est pas limité aux opérations qui se font à la bourse; il s'étend à toutes celles de courtage qui se font dans l'étendue de la place où ils sont préposés; aucun individu, même le négociant commissionnaire, ne peut entrer en concurrence avec ces courtiers; s'il s'y immisce, il peut être condamné, outre l'amende, à des dommages-intérêts, puisque, par ce fait, il porte préjudice au plaignant; ce qui a été jugé par arrêt de la cour de cassation, le 14 août 1818, rapporté par Sirey, tom. 18, part. Ire, pag. 321.

Une question intéressante s'est présentée à juger; il s'agissait de savoir s'il appartenait aux courtiers en marchandises ou aux commissaires-priseurs de procéder aux ventes des marchandises sur saisie, par faillite ou par décès. Sur cette question, le tribunal du Havre a décidé que les commissaires-priseurs peuvent vendre les meubles, et les courtiers les marchandises. Son jugement est à la date du 12 octobre 1819, confirmé par arrêt de la cour royale de Rouen.

Les courtiers d'assurances rédigent les contrats ou polices d'assurances, concurremment avec les notaires; ils en attestent la vérité par leur signature, certifient le taux des primes pour tous les voyages de mer ou de rivière.

Le ministre des finances a statué, le 27 septembre 1816, que, pour l'utilité du commerce, l'enregistrement du contrat d'assurance et d'affrétement des navires n'a-

vait lieu par tolérance, qu'autant qu'il en serait fait usage en justice.

Quant aux courtiers interprètes et conducteurs de navires, ils font le courtage des affrétemens; ils ont, en outre, seuls les droits de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissemens, contrats et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire; enfin, de constater le cours du frêt ou nolis.

Dans les affaires contentieuses de commerce, et pour le service des douanes, ils servent seuls de truchemans à tous étrangers, maîtres de navires, marchands, équipages de vaisseaux et autres personnes de mer; mais s'il ne s'en servait pas, l'étranger ne peut demander la nullité d'un compromis sur le motif qu'il l'a signé sans être assisté d'un interprète; ce qui a été jugé par le tribunal de Marseille, le 3 octobre 1817 et 16 juin 1818; ainsi que par la cour royale d'Aix, le 11 décembre 1817, rapporté par le *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tome 3, partie II, page 83.

D'après les articles 48 et 49 du décret du 12 décembre 1806 (B. 129, n° 2074), les courtiers et consignataires de navires étrangers sont responsables du paiement des droits de pilotage d'entrée et de sortie.

Pour assurer la perception des frais de pilotage, tout courtier de navire et consignataire est tenu, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée du navire à lui adressé, ou dont il aura la consignation, de faire, au bureau du pilotage, ou au bureau du capitaine du port, s'il n'y a pas de bureau de pilotage, une déclaration par écrit et signée de

lui; contenant les nom, espèce, pavillon et tonnage du navire, son tirant d'eau sous charge et lège; le nom du capitaine, maître ou patron; le lieu d'où il a été expédié, la date de son arrivée, le nombre de tonneaux chargés, et s'il arrive en relâche, ou s'il est destiné pour le port.

Les diverses classes de courtiers ci-dessus désignées peuvent être cumulées par le même individu, si l'acte du gouvernement qui l'institue l'y autorise. Sont seuls exceptés de cette faculté les courtiers de transports par terre et par eau, qui, de leur côté, ont seuls le droit d'exercer et de faire le courtage des transports par terre et par eau dans les lieux où ils sont établis.

Ainsi, l'on voit que les attributions de chaque espèce de courtiers sont indiquées par la dénomination qui est relative à la branche de commerce pour laquelle on l'emploie.

Au surplus, la loi honore leur profession en déclarant qu'elle ne peut être exercée par un homme qui a fait faillite, de sorte que ceux qui ont fait faillite ne peuvent être agens de change ni courtiers, s'ils n'ont été réhabilités.

Ils sont tenus d'avoir un livre coté, paraphé et visé, soit par un juge du tribunal de commerce, soit par le maire ou un adjoint, dans la forme ordinaire et sans frais.

Ils doivent consigner dans ce livre, jour par jour et par ordre de dates, sans ratures, interlignes, ni transposition, et sans abréviations ni chiffres, toutes les conditions de ventes et achats, assurances, négociations, et en général toutes les opérations faites par leur ministère.

Il a été décidé, par un arrêt de la cour de cassation, à

la date du 29 août 1805, qu'une antidate sur le registre préjudiciable, ou dommageable à un tiers, était un faux. Cet arrêt est rapporté par Sirey, tome 6, partie II, page 620.

Le législateur a défendu aux agens de change ou courtiers, dans aucun cas, et sous aucun prétexte, de faire des opérations de commerce ou de banque pour leur compte. Ils ne peuvent même s'intéresser directement ou indirectement sous leur nom, ou sous un nom interposé, dans aucune entreprise commerciale, ni recevoir ni payer pour le compte de leurs commettans, autrement que comme dépositaires momentanés; et l'article 10 de l'arrêté du 16 juin 1802 ne permet pas même qu'ils soient employés particulièrement chez les commerçans en qualité de teneurs de livres ou pour tout autre service.

Le but de cette défense a été de prévenir le monopole, par la connaissance que ces agens ont des affaires, et la confiance, en quelque sorte nécessaire, qu'on leur accorde; ce qui pourrait leur donner les moyens de faire des spéculations illicites, et rendrait leur faillite bien plus funeste que celle de tout autre commerçant.

Cependant les opérations de commerce ou de banque que les agens d'affaires ou les courtiers font pour leur propre compte, nonobstant la prohibition des lois, ne sont pas nulles; ainsi, les obligations de ceux qui ont contracté avec eux, à raison de ces opérations, doivent être exécutées, attendu que, si des peines sont prononcées contre les agens de change et les courtiers qui font pour leur compte des opérations de commerce, aucune loi ne prononce la nullité de ces opérations, et ne soustrait les individus qu'elles ont rendus débiteurs desdits

agens de change et courtiers, à l'obligation de remplir leurs engagemens. Ce qui a été jugé dans le même sens par arrêt de la cour de cassation du 15 mars 1810, rapporté par Sirey, tom. 10, part. Ire, page 240.

Mais un courtier ne peut exercer en son nom des poursuites à fin de paiement du prix et de revendication de marchandises vendues à un tiers, par son entremise, par suite de la maxime suivant laquelle on ne peut plaider, en France, par procureur. Ce qui a été jugé par arrêt de la cour de cassation, le 24 octobre 1804. Cet arrêt est rapporté par Sirey, tom. 7, part. II, page 1188.

Il en serait autrement si le courtier avait désintéressé son client, parce qu'aux termes de l'article 1251 du Code civil la subrogation a lieu de plein droit; ce qui a été jugé par arrêt de la cour de cassation, le 28 mai 1810; cet arrêt est rapporté par Bourguignon, dans son code annoté, qui observe qu'il en est de même s'ils agissent pour des cliens non nommés, d'après l'article 19 de l'arrêté du 16 juin 1802.

De même l'agent de change qui désintéresse le client pour lequel il a acheté des rentes peut agir en nom personnel contre le vendeur en retard de livrer, attendu que l'agent de change qui se trouve avoir remboursé volontairement à son client la somme acquise à ce dernier, par le fait de la non-livraison des rentes achetées par lui, est subrogé aux lieu et place du client remboursé, et que, par suite, il a droit d'actionner le vendeur constitué en retard de livraison. Ce qui a été jugé par l'arrêt de la cour de Paris, le 18 juillet 1804, rapporté par Sirey, tom. 14, part. II, pag. 152.

Mais quoiqu'un courtier soit, par sa nature, un simple

entremetteur entre l'acheteur et le vendeur d'effets, il peut cependant avoir *procuration* du vendeur pour recevoir le prix des effets par lui vendus ; ainsi, si le vendeur lui remet ces effets avec déclaration de valeur reçue comptant, l'acheteur est pleinement libéré ; aucun usage contraire ne peut s'opposer à ce que cette libération soit reconnue constante, puisqu'à son ministère inhérent de courtier, le vendeur ajoute la faculté de toucher les fonds en causant l'endossement *valeur reçue* : dès-lors, il est évident que le courtier, en les percevant, agit, non pour celui qui les donne, mais pour celui qui l'a chargé de les recevoir, par l'autorisation qui résulte de la cause de l'endossement. Ce qui le prouve, c'est qu'en l'absence de cette formule d'endossement, l'acheteur pourrait transmettre les fonds par un autre que par le courtier, au lieu qu'il ne le peut lorsque la formule existe ; ainsi la formule constitue le mandat de toucher ; l'infidélité du mandataire doit donc tomber sur la partie qui oppose la formule, et non sur celle qui ne fait qu'y obtempérer. Ce qui a été jugé par deux arrêts de la cour de Bruxelles, du 29 janvier 1811 et 31 juillet 1811 ; rapportés par Sirey, tom. 12, part. II, pages 103 et 104.

Par suite du même principe, on a décidé que le défaut de restitution, par un agent de change, des fonds qu'il a reçus d'un tiers pour une opération confiée, plus à l'homme qu'à l'agent de change, et singulièrement pour les jouer à la bourse, à profit commun, ne constitue pas un fait de charge donnant lieu au privilége sur le cautionnement. Arrêt de la cour de Paris, du 19 décembre 1811, qui l'a jugé ainsi ; il est rapporté par Sirey, tom. 14, part. II, page 160.

Mais, si un agent de change avait vendu des effets et qu'il fût en retard d'en faire la livraison, ce défaut d'exécution constitue un fait de charge qui donne lieu au privilége sur le cautionnement; ce qui a été jugé par la cour de Paris, le 18 juillet 1804; rapporté par Sirey, tom. 7, part. II, page 774.

Les agens de change et les courtiers ne peuvent se rendre garans de l'exécution des marchandises dans lesquelles ils s'entremettent; mais ils sont civilement responsables de la signature des lettres de change ou autres effets qu'ils négocient. Assez souvent ils garantissent cette vérité par leur signature qu'on nomme improprement aval, et que l'article 10 de l'arrêté du 16 juin leur permet de donner sur les effets de commerce qu'ils vendent.

Lorsqu'il s'agit de rentes sur l'état, l'article 16 les rend de plus responsables pendant cinq ans de l'identité du propriétaire vendeur, de la vérité de sa signature et de celle des pièces produites.

C'est par suite de ce principe qu'un changeur de monnaies qui avait escompté sur un endossement faux un billet à ordre de la banque d'Angleterre, a été tenu à la restitution du billet ou du prix, ne pouvant indiquer par ses livres ou registres de qui il le tenait. Ainsi jugé par la cour royale de Paris, le 6 décembre 1821, rapporté par Sirey, tom. 22, part. 2, pag. 65.

Si un agent de change ou courtier, au mépris de ce que nous venons d'indiquer, faisait des opérations de commerce ou de banque pour son compte; s'il s'intéressait directement ou indirectement sous son nom, ou sous un nom interposé, dans une entreprise commerciale, ou

recevait et payait pour le compte de ses commettans; ou bien se rendait garant de l'exécution des marchandises dans lesquelles il s'entremet; ces contraventions, d'après l'article 87 du Code de commerce, entraîneraient la peine de la destitution, et une condamnation d'amende qui serait prononcée par le tribunal de police correctionnelle, et qui ne pourrait être au-dessus de 3,000 francs, sans préjudice de l'action des parties en dommages et intérêts.

Les agens de change ou les courtiers une fois destitués en exécution de l'article précité, ne peuvent plus être réintégrés dans leurs fonctions, et, en cas de faillite, ils sont poursuivis comme banqueroutiers.

CHAPITRE III.

De la perception des droits de navigation.

D'APRÈS l'article 12, titre 3 de la loi du 24 mars 1794 (4 *germinal an* 2), tout capitaine qui entre dans un port doit, dans les vingt jours de son arrivée et avant le départ du navire, payer le droit de tonnage.

Ce droit concerne le navire et non la cargaison; ainsi, il n'est fait aucune différence entre le bâtiment sur lest et celui qui est chargé. Le droit doit être payé quand même le bâtiment ne resterait pas vingt-quatre heures dans le port.

Quant aux bâtimens français, expédiés d'un port de France à un autre, ils ne doivent payer dans ceux de relâche le droit de tonnage, que lorsqu'ils y déchargent des marchandises, parce qu'alors le port intermédiaire

devient accidentellement celui de destination. Décision ministérielle du 28 décembre 1802 (7 *nivôse an* 11).

Par suite de cette décision, on n'assujettit pas aux droits de tonnage le navire français qui entre par relâche dans nos ports, lorsque cette relâche n'est suivie d'aucune opération importante de commerce, c'est-à-dire, de déchargement ou chargement d'une partie de la cargaison, qui doit être du dixième en volume et non en valeur.

L'article 1er de l'arrêté du 16 mars 1794 (26 *ventôse an* 4), ne soumet qu'à un seul droit de tonnage tout bâtiment français ou étranger chargé de comestibles, quoiqu'il fasse son déchargement dans plusieurs ports.

On ne doit entendre par comestibles que les grains, farines, légumes et autres subsistances exemptes des droits d'entrée. Les huiles, le poisson salé, le riz et les marrons étant taxés à des droits, ne sont pas considérés comme comestibles qui exemptent.

Le droit de tonnage sur les bâtimens étrangers est essentiellement droit acquis, par le seul fait de l'entrée du navire dans un port, quelle que soit sa contenance, et qu'il soit chargé ou non.

Un bâtiment échoué, qu'on conduit dans un port pour y être radoubé, doit le droit de tonnage par la conséquence que ce droit est perceptible sur les bâtimens étrangers forcés de relâcher par fortune de mer. Mais la relâche pour remplacement d'un mât ne donne pas ouverture au droit, cette opération n'étant pas une véritable opération. Lettre au directeur de Marseille, du 24 avril 1800 (4 *floréal an* 8).

D'après la loi du 4 mai 1802 (14 *floréal an* 10), un demi droit de tonnage a été imposé sur le pied de la loi

du 18 octobre 1793 (27 *vendémiaire an* 2), pour servir exclusivement aux dépenses d'entretien et de réparation des ports.

Le décime par franc de cette moitié est également exigible, par la décision du 13 mai 1802 (23 *floréal an* 10).

---

§ Ier — Tarif *des droits de navigation, d'après les articles XXX à XXXVII de la loi du* 18 *octobre* 1793 (27 vendémiaire an II), *et les articles VI et VII de la loi du* 4 *mai* 1802 (14 floréal an X).

SUR UN BATIMENT FRANÇAIS, PAR TONNEAU.

Au-dessus de 30 tonneaux, venant d'un port français sur l'Océan, dans un autre port sur l'Océan, ou d'un port français sur la Méditerranée dans un autre sur la Méditerranée :

1° Pour droit de tonnage	» fr.	15 c.
2° Pour demi-droit de tonnage	»	7 ½
	»	22 ½

S'ils viennent d'un port français sur l'Océan, dans un port sur la Méditerranée, *et vice versâ* :

1° Pour droit de tonnage	» fr.	20 c.
2° Pour demi-droit de tonnage	»	10
	»	30

Venant des colonies et comptoirs français, en Asie, en Afrique, dans un port de France :

1° Pour droit de tonnage	» fr.	30 c.
2° Pour demi-droit de tonnage	»	15
	»	45

PAR BATIMENT.

Pour frais d'expédition d'entrée et de sortie.

Si le bâtiment est de 30 à 150 tonneaux	2 fr.	» c.
Si le bâtiment est de 150 à 300 tonneaux	6	»
Si le bâtiment est au-dessus de 300 tonneaux	15	»

Pour tous acquits, permis et certificats relatifs aux cargaisons françaises : par acte .... » fr. 50 c.

Nota. La loi n'imposant les bâtimens français qu'autant que leur conte-

nance est au-dessus de 30 tonneaux, il s'ensuit que ceux de 30 tonneaux et au-dessous sont affranchis des différens droits ci-dessus.

Les bâtimens français venant de la pêche, de la course ou d'un port étranger, ne paieront aucun droit. (Art. 32 de la loi du 18 octobre 1793.)

Pour être traité comme français, le bâtiment doit avoir un acte de francisation et un congé. Voir à ce sujet la section de l'acte de francisation, page 171.

SUR UN BATIMENT ÉTRANGER.

1° Pour droit de tonnage	2 fr.	50 c.
2° Pour demi-droit de tonnage	1	75
	3	75

Pour frais d'expédition d'entrée et de sortie :

Si le bâtiment est de 200 tonneaux	18	»
Si le bâtiment est au-dessus de 200 tonneaux	36	»
Pour tous acquits, permis et certificats relatifs aux cargaisons étrangères	1	»

§ II. — *Taxes spéciales à certains ports.*

1° Au Havre et à la Rochelle, bassins à flot :

En conformité des lois des 25 mars 1806 et 22 février 1810, la taxe d'entretien sera réglée dans les proportions suivantes :

Bâtimens étrangers	75 cent.	par tonneau.
Bâtimens français	30	par tonneau.
Bâtimens de petit cabotage	15	par tonneau.

Ce droit est perçu en entier pour chacun des deux premiers mois de séjour dans les bassins à flot ; il est réduit à moitié pour les troisième et quatrième mois, et d'un quart pour les suivans.

Le moindre séjour est compté pour un mois ; néanmoins ce droit est modéré à un dixième de la taxe pour les bâtimens français seulement, qui, trois mois après avoir été désarmés, séjournent dans le bassin de ces villes. Dans le cas de réarmement, ils sont de nouveau soumis au droit imposé, et dans les proportions établies ci-dessus.

2° Au Havre, bassin non à flot.

Par l'article Ier de la loi du 25 mars 1806, il a été établi, sur les navires admis à entrer et séjourner au Havre, dans le bassin non à flot, une taxe d'entretien égale à la moitié de celle qui était établie pour le bassin à flot : sont exceptés de ce droit les navires de 40 tonneaux et au-dessous, employés

au petit cabotage. Les droits ci-dessous fixés ne sont qu'une fois par voyage comprenant l'aller et le retour, et lorsqu'on descend la rivière.

3° A Quillebœuf, pour subvenir aux dépenses du rétablissement du magasin du sauvetage, on perçoit un droit additionnel au droit de tonnage sur chacun des navires ou bâtimens de mer ou de rivière qui traversent le passage de la Seine vers Quillebœuf, savoir :

1° Sur tous bâtimens français, navires ou alléges, naviguant des ports ou anses des départemens de la Seine-Inférieure, de l'Eure et du Calvados, situés en rivière, à Rouen, et de Rouen auxdits ports et anses, par tonneau............ 1 ½ c.

2° Sur tous navires français venant de quelque autre port français de l'Océan, ou y allant, et passant devant Quillebœuf.............. 3 c.

3° Sur tous navires français venant de quelque port étranger et de l'Europe, situé sur l'Océan ou sur la mer du Nord, ou y allant, ou bien venant de quelque port français de la Méditerranée, ou y allant......... 5 c.

4° Sur tous navires français venant des colonies, ou y allant, ou faisant tout autre voyage au long cours......................... 10 c.

5° Sur tous bâtimens naviguant sous pavillon étranger, quel que soit leur voyage.............................. 15 c.

Par le décret du 3 mai 1810, art. 6, les bâtimens français de vingt tonneaux et au-dessous, quelle que soit leur navigation, ne payent rien.

§ III. — *Matières premières qui ne peuvent sortir de France.*

Chiffons et tout ce qui sert à la fabrication du papier. Carton (une qualité exceptée depuis quelque tems). Charbons de bois ; cendres. Écorces à tan. (Le Gouvernement peut maintenant accorder des exportations locales.) Ferrailles. Fil de mulquinerie. Graines oléagineuses. Peaux brutes, poils de chien, poils pour la chapellerie. Soies.

§ IV. — *Articles prohibés à l'entrée.*

Tissus et ouvrages en laine, en coton, en écorce, en poil, en crin, gazes-tulles, soieries autres que celles de l'Europe. Fil de coton, laine filée, schals de cachemire et de bourre de soie façon de cachemire. Nankins, hormis ceux qui viennent de l'Inde directement par vaisseaux français. Ouvrages en cuivre, en acier, en étain, coutellerie, horlogerie montée, ouvrages en fer, tôle, fer-blanc. Fonte en pièces de moins de 400 kilogr., fer en massiaux. Ouvrages en cuir, peaux préparées. Verrerie, poterie de grès. Voitures. La plupart des ouvrages de tabletterie. Sucre raffiné. Eau-de-vie autre que de vin. Savons.

CHAPITRE IV.

Des poudres de guerre.

On a fait connaître au chapitre des *Pilotes-locmans* l'obligation où ils sont, par le décret du 12 décembre 1806, qu'ils doivent faire décharger les fusils et canons, et transporter les poudres de guerre à terre avant de mettre un navire à quai, et cela sous peine, en cas de contravention, d'un emprisonnement de huit jours.

Cette disposition est un renouvellement de la loi du 26 août 1797 (13 *fructidor an* 5), qui, par son article 31, enjoint aux capitaines de navire, de quelque lieu qu'ils viennent, à leur entrée dans les ports maritimes, de faire, dans les vingt-quatre heures, au bureau des douanes, ou à défaut, au commissaire de la marine, la déclaration des poudres qu'ils ont à bord, et les déposer, dans le jour suivant, dans les magasins de l'état, sous peine de 500 francs d'amende. Les poudres leur seront rendues à leur sortie des ports.

Quant aux poudres prises sur l'ennemi par les vaisseaux ou bâtimens de mer, à leur arrivée dans les ports du royaume, elles doivent être déposées dans les magasins de la marine; et, si elles sont bonnes à être employées pour ce service, le ministère de ce département les fera payer au même prix que celles qu'il reçoit de l'administration royale des poudres.

Mais, si les poudres des prises, après vérification contradictoirement faite, ne sont pas admissibles pour le service de la marine, elles seront versées dans le magasin

de l'administration des poudres, qui les paiera en raison de la quantité de salpêtre qu'elles contiennent, et au prix qui est fixé pour celle prise aux salpétrières.

Les armateurs et corsaires continuent à être approvisionnés en raison de la quantité de leurs armes à feu et sur des états certifiés par le commissaire de la marine du lieu de l'embarquement; ils s'adressent à cet effet à la direction des contributions indirectes, conformément à l'ordonnance royale du 25 mars 1818.

Le capitaine doit être porteur du certificat qui constate la quantité des poudres que l'armateur a achetées, afin de le remettre aux préposés des douanes des lieux de l'embarquement, pour justifier que la quantité de poudre embarquée est la même que celle achetée.

Il est permis d'exporter des poudres de chasse pour faire des échanges, soit dans nos colonies, soit dans différens pays, tels que les côtes d'Afrique, le Brésil, l'Amérique septentrionale, etc., en un mot, partout où le commerce maritime aura besoin de faire des échanges. Mais on doit représenter un certificat constatant que ces poudres proviennent des magasins français, conformément à la décision du 9 novembre 1802 (18 *brumaire an* 11).

D'après l'ordonnance du Roi, du 26 novembre 1826, portant fixation des poudres qui seront livrées à la marine en 1827, le prix de la poudre de guerre, pour le commerce, est à 2 fr. 46 cent. le kilog., et pour celle de commerce extérieur, à 1 fr. 80 cent. le kilog.

Pour conserver la poudre de guerre à bord, il faut avoir un certain nombre de caisses rectangulaires, en bois ou en métal, d'un encaissement partiel et mobile,

à double fermeture. Celles en bois doivent être doublées de plomb laminé mince; les poudres renfermées dans ces caisses se conservent intactes et dans le meilleur état possible.

D'après les expériences faites en 1816, par M. Pichat, capitaine d'artillerie de la marine, des poudres, dans des gargousses, ont été conservées pendant neuf ans; les enveloppes des gargousses, en parchemin, étaient sans altération, et celles en serge tombaient en poussière.

Cette méthode n'est point nouvelle; M. Gentien, capitaine de vaisseau, eut l'idée de préserver les gargousses remplies de poudres, de l'humidité qui les affecte promptement dans les soutes des navires, en faisant doubler un caisson d'une feuille de plomb; cette idée lui fut suggérée par l'usage que les Chinois ont eue, de tems immémorial, de renfermer dans des boîtes doublées en plomb et fermées hermétiquement, des objets qui, comme le thé, sont sujets à se gâter par le contact de l'atmosphère et par l'humidité : le succès de cette expérience est consigné dans les *Mémoires de l'Académie des Sciences*, de l'année 1726.

Diverses autres expériences ont été faites depuis cette époque avec grand succès.

CHAPITRE V.

Police des ports de commerce et des capitaines et lieutenans de port ; suivie du réglement fait pour celui de Marseille.

SUIVANT l'organisation décrétée le 10 mars 1807, il y a des capitaines et des lieutenans de port dans les principaux ports maritimes; le nombre en est déterminé d'a-

près le besoin du service. Dans les ports, cirques et havres d'un ordre moindre, il y a des maîtres de port; les capitaines et lieutenans doivent être âgés de trente ans, et avoir dix ans de navigation effective, dont quatre dans la marine royale. Le maître de port doit avoir navigué dix ans et être porteur de certificats d'aptitude. Ces divers emplois sont divisés en plusieurs classes pour le grade des officiers entre eux; les maîtres de port, autrefois nommés par le ministre de la marine, le sont aujourd'hui, par des motifs sur lesquels peut-être on reviendra bientôt, par le ministre de l'intérieur; et les capitaines et lieutenans, sur la présentation de ce ministre, par le Roi : ces officiers sont donc classés au département de l'intérieur, et, par conséquent, dans les attributions spéciales de la direction générale des Ponts-et-Chaussées, à laquelle est commis l'entretien des ports de commerce, conformément à l'arrêté du 11 juin 1802 (22 *prairial an* 10).

Les officiers de port sont soumis à une double autorité; ils sont sous les ordres de l'administration maritime, pour tout ce qui, dans les ports et havres, peut intéresser la conservation, la liberté et les mouvemens des vaisseaux du Roi, ainsi que pour tout ce qui concerne les objets d'approvisionnement ou d'armement destinés à la marine militaire. Quant aux autres fonctions, ils sont soumis à l'administration de l'intérieur, et mis sous les ordres des maires, sous-préfets et préfets; ils doivent déférer aux réquisitions des ingénieurs civils ou militaires, pour la conservation des ouvrages qui se font dans les ports ou pour la police de la mer.

Leurs fonctions sont d'entretenir la sûreté et la pro-

preté dans les ports et rades où ils sont en exercice, de maintenir l'ordre à l'entrée, la station et la sortie des bâtimens de commerce : ils doivent assigner la place convenable que doivent occuper les bâtimens en chaque situation.

Ils veillent au lestage et délestage, de manière à empêcher les encombremens, ainsi qu'à la sûreté de tous les navires flottans, et ils donnent les ordres propres à les garantir ; ils dirigent les secours à porter aux bâtimens naufragés ou en danger.

Ils font observer sur les quais, places ou chantiers aboutissans ou attenans au port, les réglemens établis pour y entretenir la propreté, la salubrité, et pour assurer la liberté et la facilité des mouvemens du commerce ; ils exercent une surveillance assidue sur tout ce qui pourrait compromettre l'entretien et la conservation des quais, cales, bassins, jetées, écluses, havres, et en général de tous les établissemens maritimes.

Ils sont en personne au lancement des navires de commerce ; ils font sonder, suivant l'exigence des localités, et autant de fois qu'il est nécessaire, l'embouchure des rivières navigables près desquelles ils sont placés ; ils maintiennent la police parmi les pilotes lamaneurs, les dragueurs, les gabariers et autres dont le service serait nécessaire, de la manière que nous l'avons dit, et ils assignent entr'eux les tours de service.

Ils rédigent les procès-verbaux des contraventions et délits en ce qui concerne leurs diverses attributions, et poursuivent l'application des peines portées par les lois devant les autorités compétentes.

Pour prévenir les abus auxquels le nombre de marins

français et étrangers pourrait donner lieu dans un port comme celui de Marseille, si on laissait à chacun la liberté de faire sa volonté, M. le comte de Villeneuve, dont la profondeur des vues en administration égale son respect pour les principes de l'équité, pour mettre un juste frein aux passions des hommes, a rédigé, le 30 avril 1817, avec autant de clarté que de prévoyance, un réglement pour la police du port de Marseille, approuvé par S. Ex. le Ministre de l'intérieur, que les navigateurs pourront suivre pour règle de leur conduite, puisqu'il y a imprimé le caractère de justice qui distingue tous les actes auxquels il se livre.

Les formalités qu'il prescrit, quelque gênantes et minutieuses qu'elles puissent paraître, sont devenues indispensables pour mettre un terme aux désordres qui s'étaient introduits dans la marine marchande, à la suite d'une révolution, fléau de l'humanité et de tous les principes d'obéissance et de morale. Aussi, en faisant revivre les diverses ordonnances de nos Rois, M. le comte de Villeneuve a rempli une tâche importante, puisqu'il a saisi avec sagacité, dans ce moment d'oscillation, l'occasion d'arrêter les progrès de l'insubordination, et de ramener ses administrés aux habitudes heureuses et honorables qui les distinguaient jadis. Il a rempli ce but, puisque nous commençons à remarquer, grâces à ses soins, le retour de cette loyauté, de cette bonne foi, dont nos grandes places maritimes furent l'antique berceau, sous nos rois légitimes, et dont elles n'avaient jamais cessé de conserver de nobles modèles.

RÉGLEMENT

POUR LA POLICE

DU PORT DE MARSEILLE.

NOUS COMTE DE VILLENEUVE, Préfet du département des Bouches-du-Rhône, chevalier de l'ordre royal de la Légion-d'Honneur, et de l'ordre royal d'Espagne de Charles III;

Considérant que l'état de langueur et de nullité du commerce maritime de Marseille, durant les troubles, les guerres et les désordres qui ont fait, pendant l'absence du Souverain légitime, le malheur des Français, a entraîné l'inexécution des lois et réglemens sur la police du port de Marseille, dont il est nécessaire de rechercher la cause et de prévenir les dangereux effets;

Que l'inexécution des anciennes ordonnances procède de l'insuffisance des articles du dernier réglement sur la police du port, délibéré, le 24 avril 1792, par le conseil municipal de cette ville;

Que l'augmentation progressive qui se fait remarquer tous les jours dans nos relations commerciales et maritimes, amène, dans le port de Marseille, un plus grand nombre de navires de toutes les nations;

Que les mouvemens journaliers, qui en sont la suite, exigent qu'il soit pris, sans aucun délai, des mesures de police, à l'effet de déterminer d'une manière positive les droits et les devoirs des ouvriers, des gens de mer, des capitaines, des armateurs et des officiers de port, et ce qui concerne l'entrée et la sortie des navires;

L'amarrage, les chargemens et déchargemens;

La garde des bâtimens;
Les précautions contre les incendies;
Le calfatage, radoubage, lestage et délestage des bâtimens;
L'entretien et la conservation des quais;
Les débris des vieux bâtimens;
Les bouées, balises et signaux;
La police et sûreté des bâtimens;
Les officiers de port;
La compétence et application des amendes;

ARRÊTONS :

Entrée et sortie du Port.

ART. 1er. Tout capitaine, patron, maître ou marin, sortant du port avec son bâtiment, sera tenu de venir en faire la déclaration au bureau du capitaine de port, d'y présenter sa patente de santé, et d'en retirer la permission par écrit, qu'il présentera à la patache, à peine d'être arrêté à la passe, et même condamné aux peines de police par le tribunal compétent, s'il tâchait de sortir sans ladite permission.

ART. 2. Le commandant de la patache tiendra note du jour et de l'heure du départ de chaque bâtiment, et la remettra tous les jours, conjointement avec le billet de sortie, au capitaine de port, qui tiendra registre, pour les remettre ensuite au maire.

ART. 3. Tout capitaine, patron, maître ou marin, commandant un navire arrivant dans le port de Marseille, après avoir rempli les formalités ordonnées par l'administration sanitaire, se présentera au bureau de port, où il recevra par écrit l'indication de la place qu'il devra prendre le long des quais, pour y opérer son chargement ou déchargement : la désignation des places sera faite par le capitaine de port, par ordre d'arrivée des bâtimens, la nature de leurs cargaisons et leurs portées, conformément aux usages.

Amarrage, police de chargement et déchargement.

Art. 4. Tout capitaine, patron, maître ou marin, qui s'amarrerait ailleurs sans ladite permission, pour effectuer son chargement ou déchargement, en tout ou en partie, sera condamné à 20 francs d'amende, et sera, en outre, obligé de reprendre, à ses frais, la place indiquée; ce qui aura lieu de même s'il quittait sa place. (*Ordonnance du* 10 *juillet* 1759.)

Art. 5. Les bâtimens ne pourront être placés à quais, autrement que la poupe à terre, soit pour embarquer ou débarquer les marchandises; ils ne pourront jamais se mettre en flanc ou par l'étrave, sous peine de 10 francs d'amende, et de se retourner à leurs frais. (*Ordonnances des* 17 *décembre* 1681 *et* 15 *mai* 1692.)

Art. 6. Il est expressément ordonné à tous capitaines ou patrons d'avoir à leurs bâtimens deux amarres sur le quai, et au moins un câble et une ancre mouillée à l'avant, et signalée par une bouée, à peine de 50 francs d'amende. (*Même ordonnance.*)

Art. 7. Les capitaines et patrons de bâtimens, qui les auront abordés à quais pour charger ou décharger des marchandises, ne pourront y rester plus de huit jours, après lesquels ils seront obligés de quitter le poste qui leur avait été donné, et d'aller à celui qui leur sera indiqué par le capitaine de port, à peine de 24 francs d'amende. (*Ordonn. du* 16 *février* 1753.)

Art. 8. Tous capitaines ou patrons dont les navires seront mouillés dans le port, ou qui chargeront, le long des quais, de la laine, du coton et autres matières combustibles, se retireront aussitôt que la cale sera pleine, et qu'ils voudront en mettre sur le pont; les vaisseaux iront en rade, et les tartanes vis-à-vis la terre des Prud'hommes, à peine de 50 francs d'amende contre le délinquant. (*Ordonnance du* 22 *mai* 1758.)

Art. 9. Tous capitaines et patrons qui arriveront dans le port, chargés de brai, goudron, soufre et autres matières combustibles, ne pourront se placer que près la terre des

Prud'hommes, à peine de 50 francs d'amende. (*Ordonnance de la marine de* 1681.)

Art. 10. Tous les capitaines qui seront chargés de bois de construction ne pourront le débarquer qu'après en avoir obtenu la permission du capitaine de port, qui leur indiquera l'endroit où le débarquement pourra se faire, à peine de 12 francs d'amende. (*Ordonnance du* 22 *mai* 1759.)

Art. 11. Ceux qui auraient à la mer des bois du nord, propres à la mâture des bâtimens, s'adresseront au capitaine de port, qui leur indiquera le lieu où ils pourront être entreposés; et quant aux bois du nord et autres destinés aux bâtimens civils, ils seront tirés à terre dans l'espace de huit jours, pour être transportés dans les lieux où les propriétaires jugeront à propos de les faire entreposer, ailleurs que sur les quais, à peine de confiscation et 50 francs d'amende. (*Même ordonnance.*)

Art. 12. Il est défendu à tous capitaines de bâtimens de charger ou faire décharger du foin ou autres fourrages sur les bâtimens le long des quais ; ils ne pourront le faire que lorsqu'ils seront en rade, la veille de leur départ, à peine de 50 francs d'amende. (*Ordonnance du* 22 *octobre* 1752.)

Garde des bâtimens mouillés dans le port ; précautions contre les incendies, dispositions relatives, etc.

Art. 13. Il y aura, jour et nuit, dans chaque vaisseau ou navire marchand, mouillé dans le port, au moins un gardien, qui ne pourra être âgé de moins de vingt ans, ni plus de soixante, à peine de 600 francs d'amende contre le propriétaire. (*Ordonnance du* 14 *août* 1719.)

Art. 14. Les gardiens seront pourvus, par les propriétaires, d'une hache et six seaux qu'ils auront soin de tenir pleins d'eau, deux hausières et deux grélins, avec deux livres de chandelles et deux fanaux, pour s'en servir dans l'occasion, à peine de 25 fr. d'amende, payables, conformément à l'ordonnance du 14

août 1719, par les propriétaires. (*Ordonnance du 13 décembre* 1755.)

ART. 15. En cas d'incendie dans le port, lorsque le bâtiment portant pavillon amiral tirera deux coups de canon, soit de jour, soit de nuit, tous les gardiens des bâtimens marchands se tiendront prêts à exécuter les ordres qui leur seront donnés par l'officier du port; ils les exécuteront sans délai, sous les peines portées par l'art. 475 du Code pénal.

Les officiers de port se porteront sur les lieux; ils feront écarter les bâtimens de celui où le feu aura pris, et sur lequel, après l'avoir fait avancer au milieu du port, ou dehors, s'il possible, ils dirigeront tous les secours disponibles. (*Même ordonnance.*)

ART. 16. Les officiers de port préviendront de suite de l'événement le maire et le commandant militaire, ainsi que le chef du service de la marine royale.

ART. 17. Lorsque les prud'hommes pêcheurs entendront les signaux d'incendie, soit de jour, soit de nuit, ils seront tenus de faire équiper le plus grand nombre de bateaux pêcheurs qu'ils pourront, pour se rendre près la patache, où ils recevront les ordres du capitaine de port, à peine de 200 francs d'amende: les charpentiers et calfats en feront de même. (*Ordonnance du 13 décembre* 1755.)

ART. 18. Les capitaines, officiers et matelots, dont les navires sont mouillés dans le port, seront obligés, au même signal, de se rendre chacun dans leur bord; ils y resteront jusqu'à ce que le feu soit éteint, à peine, contre les officiers et capitaines contrevenans, de trois mois de prison et 400 francs d'amende. (*Même ordonnance.*)

ART. 19. Tous les patrons, bateliers, passeurs de port, seront obligés de se rendre au signal de l'incendie, chacun dans leur bateau; d'y passer, soit de jour, soit de nuit, tous ceux qui se présenteront pour aller donner du secours, à peine de 10 francs d'amende et trois jours d'emprisonnement à la patache. (*Réglement du 24 avril* 1792.)

ART. 20. Dans tous les cas d'incendie, les charpentiers,

calfats et autres personnes qui auront donné des secours efficaces, seront payés, conformément à l'ordonnance du 14 août 1717.

Art. 21. Il est expressément défendu à tous capitaines, patrons et autres, de faire du feu sur les quais (permis seulement sur celui de Rive-Neuve, pour le carénage) à peine de 25 francs d'amende.

Il est également défendu de fumer sur les quais, à peine de 5 francs d'amende.

Il est également défendu de faire du feu au carénage, après le soleil couché, sous peine de 50 francs d'amende. (*Ordonnance de la marine de* 1681.)

Art. 22. Il est expressément défendu d'avoir ni feu, ni lumière sur les navires mouillés ou stationnés dans le port, sous quelque prétexte que ce soit, même d'y fumer, sous peine de 300 fr. d'amende, au paiement de laquelle seront contraints solidairement les propriétaires et capitaines. (*Ordonnance du* 13 *décembre* 1755.)

Art. 23. Tous capitaines ou patrons qui arriveront dans le port de Marseille, seront tenus, avant d'y entrer, de débarquer les poudres et artifices qu'ils auront à bord; qu'ils ne pourront rembarquer qu'après qu'ils en seront sortis, à peine de 50 francs d'amende; et, dans le cas où le mauvais tems les forcerait d'entrer dans le port, avant de les avoir débarqués, ils mouilleront vis-à-vis la consigne, et les débarqueront dans des bateaux, aussitôt qu'ils seront arrivés, déchargeront l'artillerie, ou les porteront par terre à la poudrière. (*Ordonnance de la marine de* 1681.)

Calfatage, radoubage, etc., des bâtimens mouillés dans le port.

Art. 24. Les bâtimens qui seront amarrés du côté des quais de vieille ville, ne pourront être calfatés, ni radoubés, sous peine de 50 francs d'amende contre les capitaines et patrons, et, contre les ouvriers qui y travailleront, d'être mis huit jours à la patache.

Les bâtimens qui seront dans le cas d'être abattus, radoubés et calfatés, iront au poste qui leur sera indiqué par le capitaine du port. (*Ordonnance du* 10 *juillet* 1759.)

Art. 25. Il est défendu à tous capitaines, patrons, calfats et autres, d'allumer du feu dans les chaloupes, bateaux ou pégoulières, pour y fondre de la rase, brai, goudron, suif ou autres choses, qu'ils ne soient éloignés au moins de 20 toises (quarante mètres) des bâtimens, et ne soient amarrés sur une bouée, et qu'il n'y ait au moins deux hommes, deux seaux et une pince dans chaque chaloupe, à peine de 50 francs d'amende. (*Ordonnance de la marine de* 1681.)

Lestage et délestage.

Art. 26. Il est défendu à tous capitaines et patrons d'embarquer du lest dans leurs bâtimens, bateaux, chaloupes, etc., à aucun endroit du port, excepté à la Pierre de marbre, lieu destiné à cet effet, en se conformant à ce qui est prescrit par l'ordonnance, à peine de 50 francs d'amende contre les capitaines et de pareille somme contre les lesteurs. (*Même ordonnance.*)

Art. 27. Nul ne pourra embarquer ni débarquer du lest, sans avoir prévenu d'avance le capitaine de port, à peine de 50 francs d'amende. (*Même ordonnance.*)

Art. 28. Il est expressément défendu d'en embarquer ni débarquer pendant la nuit, et de le jeter à la mer, à peine de 500 francs d'amende. (*Même ordonnance.*)

Art. 29. Il est permis à tous capitaines, patrons ou marins, de transborder entre eux du lest, moyennant la permission de l'officier du port, pourvu que leurs bâtimens soient tout-à-fait approchés l'un de l'autre, et qu'on interpose une voile, natte ou tente entr'eux, afin d'empêcher qu'il ne tombe du lest dans le port, et le transbordement ne pourra être effectué que durant le jour, et non durant la nuit, à peine de 10 francs d'amende pour chaque contrevenant. (*Même ordonnance.*)

Police et conservation des quais.

Art. 30. Il est défendu à tous marchands de bois, constructeurs et autres, d'entreposer et laisser sur les quais, les bois qu'ils feront débarquer, qu'ils seront tenus de faire enlever au moment du débarquement, à peine de confiscation et de 50 francs d'amende. (*Ordonnance du* 22 *mai* 1659.)

Art. 31. Il est pareillement défendu à tous marchands, propriétaires et autres, de laisser sur lesdits quais, ni de placer le long des maisons, des ancres, bois, pierres, matériaux et autres choses qui obstruent le passage, sous les peines portées au présent article. (*Même ordonnance.*)

Art. 32. Il est défendu à tous maçons, bourgeois et autres, d'entreposer des débris de maisons, terres et autres décombres, le long des quais; ils pourront les faire porter sur le quai de Rive-Neuve, vis-à-vis la fabrique de Fouquier, d'où on les embarquera dans les bâtimens, lacons et bateaux, avec les précautions ordinaires, à condition qu'on n'y en transportera qu'autant qu'il pourra en être embarqué le même jour, ne devant point en rester pendant la nuit, à peine de 50 francs d'amende. (*Ordonnances des* 17 *décembre* 1681 *et* 24 *février* 1720.)

Art. 33. Il est défendu à tous marchands établis sur les quais de Rive-Neuve, de tenir dans leurs magasins et boutiques aucune marchandise inflammable, à peine de 50 francs d'amende; ils pourront néanmoins y tenir un baril de brai, un baril de goudron et un baril de soufre, pour fournir aux bâtimens en carène. (*Ordonnance du* 27 *mai* 1755.)

Art. 34. Il est expressément ordonné aux marchands ayant boutique ou table à donner à boire, établis sur le port et aux quais de Rive-Neuve, de n'avoir de lumières que dans des lanternes ou fanaux fermés, à peine de confiscation et de 10 francs d'amende. (*Même ordonnance.*)

Art. 35. Il est défendu à tous particuliers, marchands et autres personnes, d'emballer sur les quais les caisses et ballots,

et d'y entreposer aucune sorte de marchandises qui obstrue la voie publique, et ce, sous la même peine, les palissades n'étant pas comprises dans la présente disposition. (*Même ordonnance.*)

ART. 36. Il est défendu à toutes sortes de personnes de passer sur les quais du port, pavés en briques, avec mulets, chevaux et voitures ; et à tous portefaix, rabeirols et autres, d'y passer avec leurs charges, ainsi qu'aux poissonnières ; ils seront tenus de passer dans la rue la plus voisine du lieu où ils auront pris leurs charges, à peine de 6 francs d'amende. (*Ordonnance du 22 décembre* 1753.)

ART. 37. Il est défendu à tous charretiers de faire passer leurs charrettes, chargées de décombres et cendres de savonneries, sur le quai de Rive-Neuve, depuis le quai Monsieur jusqu'à la Pierre de marbre, à peine de 50 fr. d'amende. (*Ordonnance de la marine de* 1681.)

ART. 38. Il est ordonné à tous maçons, bourgeois et autres, pour qui on débarquera, sur le quai de Rive-Neuve, des pierres et sable, de n'en mettre sur le quai qu'autant qu'il pourra en être enlevé dans la journée, et après en avoir obtenu la permission du capitaine de port, sous peine de 12 fr. d'amende. (*Réglement du 24 avril* 1792.)

Débris des vieux bâtimens.

ART. 39. Il est ordonné à tous propriétaires, capitaines ou patrons de bâtimens coulés à fond, soit dans le port, soit dans la passe, de les relever dans l'espace de huit jours, sous peine de confiscation au profit de ceux qui seront chargés par le capitaine de port, de les relever, et de 100 fr. d'amende. (*Ordonnance du 22 octcber* 1752.)

ART. 40. Il est défendu de faire démolir aucun bâtiment dans le port, si ce n'est d'après l'autorisation par écrit du capitaine de port, qui ne pourra l'accorder que dans les lieux indiqués par l'ingénieur en chef, et qu'avec les précautions que

cet ingénieur trouvera convenables pour prévenir l'encombrement du port. (*Même ordonnance.*)

Dans tous les cas, cette démolition ne pourra être effectuée dans le port que jusqu'à un mètre au-dessus de l'eau, après quoi le navire sortira du port pour être déchiré sur la plage des Vieilles-Infirmeries; le tout à peine de 50 fr. d'amende et de confiscation. (*Même ordonnance.*)

Bouées, Balises, Signaux.

Art. 41. Tout matelot ou autre qui ôtera les bouées, balises ou autres signaux des ancres mouillées dans le port, sera arrêté sur l'ordre des officiers de port, traduit de suite au tribunal compétent, pour être poursuivi suivant la rigueur des lois de police, sans préjudice des dommages-intérêts des parties.

Police et sûreté des Bâtimens.

Art. 42. Tous ceux qui causeront des dommages, de quelle manière que ce soit, aux vaisseaux et autres bâtimens mouillés dans le port, tant pour ce qui regarde les câbles, cordages, grapins et autres effets leur appartenant, que pour ce qui peut regarder leur cargaison, seront responsables et traduits, s'il y a lieu, au tribunal compétent, sur l'ordre du capitaine ou autre officier de port, pour être punis selon la rigueur des lois, sans préjudice des intérêts civils.

Art. 43. Il est défendu d'acheter, de qui que ce soit, si ce n'est du propriétaire, capitaine, patron ou subrécargue des bâtimens marchands, des cordages, câbles, bois, biscuit et autres effets appartenant aux vaisseaux, sous les peines de droit.

Il est défendu à toute personne de rôder, une heure après le coup de canon de retraite, jusqu'au coup de canon de diane, avec des bateaux ou chaloupes, autour des bâtimens mouillés dans le port, sous les peines portées par les lois et réglemens de police.

Les dispositions du présent article ne sont point applicables aux bateaux de la douane employés au service public, non plus qu'aux bateaux de la marine royale.

Officiers de port.

Art. 45. Les officiers de port, dans l'exercice de leurs fonctions, doivent être constamment en uniforme, de même que leurs agens subalternes.

Art. 46. Les officiers de port pourront, dans le cas où ils seraient injuriés, menacés ou maltraités, revêtus de leur costume, dans l'exercice de leurs fonctions, requérir la force publique et ordonner l'arrestation des coupables, qui seront traduits devant le tribunal compétent, indépendamment de la destitution si c'était un subordonné.

Les officiers de port sont tenus de rapporter leurs procès-verbaux dans les délais prescrits par les articles 16, 17 et 18, titre 3, de la loi du 13 août 1791.

Art. 47. Toutes les permissions accordées par les officiers de port seront délivrées gratuitement, sous peine de destitution.

Art. 48. Le capitaine de port sera tenu d'envoyer journellement, au commissaire préposé à l'inscription maritime, la note des bâtimens qui entreront dans le port.

Art. 49. Les officiers de port et leurs agens subalternes feront observer exactement tous les articles du présent réglement de la police, et se conformeront, en outre, dans l'exercice de leurs fonctions, à celui du 21 janvier 1808, arrêté par M. le préfet du département, et approuvé par M. le conseiller d'état, directeur-général des ponts et chaussées.

De la compétence et application des amendes.

Les contraventions au présent arrêté seront déférées aux tribunaux compétens pour être poursuivies et être jugées conformément aux lois et réglemens.

Art. 51. Sur le produit des amendes destinées au paiement

des travaux d'entretien du port, une portion pourra être employée par M. le préfet, après en avoir obtenu l'autorisation de S. Ex. le ministre de l'intérieur, à gratifier les officiers de port, leurs agens et les conducteurs des ponts et chaussées qui auront mis du zèle dans la surveillance de ce service, et qui auront signalé et fait connaître les contraventions. (*Décret contenant réglement et police pour le port de Gênes*, *rendu à Bayonne*, *le* 17 *juillet* 1808, *et applicable aux ports de Nantes et de Bordeaux*, *qui*, *conformément à un autre décret du* 30 *mai* 1808, *sont organisés comme celui de Gênes*.)

Fait à Marseille, le 30 avril 1817.

Signé COMTE DE VILLENEUVE.

Vu et approuvé,

Paris, ce 9 septembre 1817.

Le sous-secrétaire d'état au département de l'intérieur,

Signé BECQUEY.

NOTA. Voir, pour les consulats généraux, consulats et vice-consulats de France dans les villes et ports de nations étrangères, le tableau qui est à la fin du volume de la *Juridiction des consuls de France à l'étranger*, p. 392, faisant suite à cet ouvrage; et se vend à Paris, chez TROUVÉ, Libraire, rue Notre-Dame-des-Victoires, n° 16; et chez DONDEY-DUPRÉ PÈRE ET FILS, Imp.-Lib., rue Richelieu, n° 47 *bis*; et rue Saint-Louis, N° 46, au Marais.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES.

PREMIÈRE PARTIE.

DES OBLIGATIONS DES MARINS AVANT LEUR DÉPART.

TITRE PREMIER.

Quels sont les Marins propres à la navigation.

TITRE DEUXIÈME.

Du Capitaine.

SECONDE PARTIE.

DES DEVOIRS DES MARINS PENDANT LE VOYAGE.

TITRE PREMIER.

Obligations du capitaine.

TITRE DEUXIÈME.

Responsabilité du capitaine.

TROISIÈME PARTIE.

DES OBLIGATIONS QU'ONT A REMPLIR LES MARINS A LEUR ARRIVÉE.

TITRE PREMIER.

Des droits et devoirs du capitaine à l'arrivée.

